



# GEMEENTE BRECHT

MOBILITEITSPLAN

# SYNTHESENOTA

5.12.2023

## COLOFON

Titel	Mobiliteitsplan Brecht
Fase	Synthesenota
Projectcode	858
Datum	5.12.2023
Opdrachtgever	College van burgemeester en schepenen Brecht Gemeente Brecht Gemeentepark 1 – 2960 Brecht 03 203 20 00 <a href="http://www.brecht.be">www.brecht.be</a> <a href="mailto:Iris.Denies@brecht.be">Iris.Denies@brecht.be</a>
Opdrachthouder	Geert Vercruysse - Simon Volckaert VECTRIS Vital Decosterstraat 67A / 0201 – 3000 Leuven 016/31.91.00 <a href="mailto:info@vectris.be">info@vectris.be</a> <a href="http://www.vectris.be">www.vectris.be</a>

### Vaste leden Projectstuurgroep (PSG)

NAAM	FUNCTIE	CONTACT
Eline Peeters (voorzitter)	Gemeente Brecht, schepen Ruimtelijke ordening & omgeving/Mobi- liteit/Toerisme en evenementen	eline.peeters@brecht.be
Iris Denies	Expert mobiliteit gemeente Brecht	iris.denies@brecht.be
Marc Nuytemans	De Lijn	marc.nuytemans@delijn.be
Michel Druart	Vervoerregio Antwerpen/MOW	Michel.Druart@vervoerregioantwerpen.be
Hans Laurijssen	Regiomanager AWW/MOW	hans.laurijssen@mow.vlaanderen.be
Tom Janssens	De Lijn/MOW	Tom.Janssens.Ant@delijn.be
Ivo Van Belle	De Lijn	ivo.vanbelle@delijn.be
Karen Dochez	De Lijn	karen.dochez@delijn.be
Wim Peetermans	Provincie Antwerpen, dienst mobiliteit	wim.peetermans@provincieantwerpen.be
Mathias Debeucker	Provincie Antwerpen, dienst mobiliteit	mathias.debeucker@provincieantwer- pen.be
Stefanie Mahieu	Provincie Antwerpen, dienst mobiliteit	stefanie.mahieu@provincieantwerpen.be
Ilse Van Roey	Ruimte Vlaanderen	ilse.vanroey@vlaanderen.be
Koen Christiaen	NMBS	koen.christiaen@b-rail.be
Geraldine Wellens	NMBS	geraldine.wellens@belgiantrain.be
Stien Maes	Infrabel	stien.maes@infrabel.be
Raymond Boden	Politiezone Voorkempen	raymond.boden@politiezonevoorkempen.be
Geert Vercruysse	Studiebureau VECTRIS	gvercruysse@vectris.be

### Project verloop

01/09/2022	Startvergadering
22/11/2022	Klankbordgroep sessie 1
14,16 en 27/03/2023	Burgerparticipatie sessie 1
28/03/2023	Projectstuurgroep 1: oriëntatienota
23/05/2023	Goedkeuring oriëntatienota CBS
02/05/2023	Klankbordgroep sessie 2
08, 09 en 16/05/2023	Burgerparticipatie sessie 2

# INHOUDSTAFEL

<b>1 INLEIDING</b>	<b>8</b>
1.1. VERLOOP PROCES	9
1.2. PARTICIPATIETRAJECT	10
<b>2 ONDERZOEK</b>	<b>11</b>
2.1. INHOUD ONDERZOEK	12
2.2. SELECTED LINK ANALYSE OBV FLOATING CAR DATA	12
2.3. MAPLIX BEVRAGING: ROUTEKEUZE AUTO EN FIETS	15
<b>3 KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN</b>	<b>20</b>
3.1. KNELPUNTEN EN KANSEN	21
3.2. DOELSTELLINGEN	21
<b>4 OPBOUW VAN SCENARIO'S</b>	<b>32</b>
4.1. INLEIDING	33
4.2. TRENDSCENARIO (NULSCENARIO)	33
4.3. DUURZAAM SCENARIO	36
4.4. VARIANTEN	61
<b>5 BIJLAGEN</b>	<b>86</b>
5.1. VERSLAGEN KLANKBORDGROEPEN	87
5.2. VERSLAGEN BURGERPARTICIPATIE	90

# FIGURENLIJST

Figuur 1: type mobiliteitsplan .....	9
Figuur 2: stappenplan mobiliteitsplan (spoor 1) .....	9
Figuur 3: Verloop participatieproces (Mobiel 21) .....	10
Figuur 4: Locaties FCD analyse .....	12
Figuur 5: FCD analyse Sluisvijfbaan Sint-Job rijrichting zuid (fig. links) en rijrichting noord (fig. rechts) .....	13
Figuur 6: FCD analyse Andrélaan Brecht rijrichting zuid (fig. links) en rijrichting noord (fig. rechts) .....	13
Figuur 7: FCD analyse doortocht Brecht rijrichting oosten (fig. links) en rijrichting westen (fig. rechts) .....	14
Figuur 8: FCD analyse brug 10 Klein-Veerle (Vaartstraat) rijrichting zuid (fig. links) en rijrichting noord (fig. rechts) .....	14
Figuur 9: FCD analyse doortocht Sint-Lenaarts (Kerkstraat) rijrichting oosten (fig. links) en rijrichting westen (fig. rechts) .....	15
Figuur 10: Gebruikte fietsroutes door de bevroagden binnen de Maplixbevraging. Schaal: gemeente. (Maplix) .....	15
Figuur 11: Gebruikte autoroutes door de bevroagden binnen de Maplixbevraging. Schaal: gemeente. (Maplix) .....	16
Figuur 12: Overlap van gebruikte routes aangegeven in de Maplixbevraging (roze lijnen) met bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (in grijze en blauwe kleur) op de schaalgrootte van de gemeente Brecht als geheel (eigen GIS bewerkingen op Maplixkaart) .....	16
Figuur 13: Gebruikte fietsroutes (fig. links) en autoroutes (fig. rechts) door de bevroagden binnen de Maplixbevraging. Schaal: kern Brecht. (Maplix) .....	17
Figuur 14: Overlap van gebruikte routes aangegeven in de Maplixbevraging (roze lijnen) met bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (in grijze en blauwe kleur) op de schaalgrootte van de kern van Brecht (eigen GIS bewerkingen op Maplixkaart) .....	17
Figuur 15: Gebruikte fietsroutes (fig. links) en autoroutes (fig. rechts) door de bevroagden binnen de Maplixbevraging. Schaal: kern Sint-Job. (Maplix) .....	18
Figuur 16: Overlap van gebruikte routes aangegeven in de Maplixbevraging (roze lijnen) met bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (in grijze en blauwe kleur) op de schaalgrootte van de kern van Sint-Job (eigen GIS bewerkingen op Maplixkaart) .....	18
Figuur 17: Gebruikte fietsroutes (fig. links) en autoroutes (fig. rechts) door de bevroagden binnen de Maplixbevraging. Schaal: kern Sint-Lenaarts. (Maplix) .....	19
Figuur 18: Overlap van gebruikte routes aangegeven in de Maplixbevraging (roze lijnen) met bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (in grijze en blauwe kleur) op de schaalgrootte van de kern van Sint-Lenaarts (eigen GIS bewerkingen op Maplixkaart) .....	19
Figuur 19: Modal split woon-werk en woon-schoolverkeer naar dominante vervoerswijze. Huidige situatie (gemeentemonitor Brecht, 2022, cijfers 2020) .....	23
Figuur 20: Complementaire vervoersmodi vormen één gelaagd netwerk .....	25
Figuur 21: overzicht mobiliteitsknopen vervoerregio Antwerpen .....	26
Figuur 22: regionaal OV-netwerk .....	27
Figuur 23: fietsnetwerk .....	28

Figuur 24: wegenet.....	29
Figuur 25: Push-pull-persuasion (VECTRIS) .....	35
Figuur 27: Omvorming tot veilige schoolomgeving (fig. links) en kindvriendelijk netwerk (fig. rechts) - VECTRIS.....	37
Figuur 28: Aansluiting trage weg op rijbaan (type wegversmalling, verlichting en oversteekstrook) - VECTRIS .....	37
Figuur 29: Herverdeling publieke ruimte, iedereen heeft zijn plaats (VECTRIS).....	37
Figuur 30: Mix-wijk (Fietsberaad Vlaanderen) .....	39
Figuur 31: Ontharden en vergroenen door lokale circulatiemaatregel (VECTRIS) .....	39
Figuur 32: Gewenst voetgangersnetwerk gemeente Brecht .....	40
Figuur 33: Concept: categorisering van fietsnetwerk (bron: brochure stadsfietsroute FR30 Brugge, stad Brugge).....	42
Figuur 34: Visieconcept: ontvlechte fietsroutes .....	42
Figuur 35: Lokaal fietsnet Genk --> concept: 'metrokaart' van lokale fietsroutes (stad Genk).....	43
Figuur 36: Gewenst fietsnetwerk gemeente Brecht.....	43
Figuur 37: Voorlopig openbaar vervoersnet Brecht (VVR Antwerpen met eigen bewerkingen).....	47
Figuur 38: overzicht mobiliteitsknopen, spoorlijn naar Sint-Job, HOV buslijnen en Bovenlokaal functioneel fietsnet met A-net kwaliteit (vervoerregio Antwerpen).....	48
Figuur 39: Gewenste verkeersstructuur Brecht bovenlokale en lokale wegencategorisering .....	51
Figuur 40: Wegencategorisering bakent verblijfsgebied en mobiliteitskamers af .....	52
Figuur 41: Snelheid en remafstand en snelheid en gezichtsveld (VECTRIS).....	53
Figuur 42: Afwegingskader zone 30 (bron: AWW/MOW) .....	53
Figuur 43: Gewenste snelheidskaart Brecht .....	54
Figuur 44: AWW afwegingskader keuze rotonde, verkeerslicht of voorrangsgeregeld kruispunt (AWV).....	56
Figuur 45: Kader robuust regionaal vrachtroutenetwerk (bron: VVR) .....	57
Figuur 46: Vlaams Vrachtroutenetwerk uitzonderlijk vervoer (AWV).....	57
Figuur 47: Lang en kortparkeerders (VECTRIS) .....	59
Figuur 48: Ruimte inname geparkeerde wagens. Potentieel deelwagens (VECTRIS) .....	59
Figuur 49: Variant 1 voetgangers kern Brecht .....	62
Figuur 50: Variant 1 voetgangers kern Sint-Job-in-'t Goor.....	63
Figuur 51: Variant 1 voetgangers kern Sint-Lenaarts.....	64
Figuur 52: Variant 1 fietsers kern Brecht .....	65
Figuur 53: Variant 1 fietsers kern Sint-Job-in-'t Goor.....	66
Figuur 54: Variant 1 fietsers kern Sint-Lenaarts .....	67
Figuur 55: Variant 1 gemotoriseerd verkeer kern Brecht .....	68
Figuur 56: Variant 1 gemotoriseerd verkeer kern Sint-Job-in-'t Goor .....	69
Figuur 57: Variant 1 gemotoriseerd verkeer kern Sint-Lenaarts.....	70
Figuur 58: Variant 2 voetgangers kern Brecht .....	71

Figuur 59: Mogelijke aanpassing schoolomgeving De Zevensprong, doortocht Brecht x Bethovenstraat in gemengd verkeer (VECTRIS). Alternatief is afgescheiden fietspaden .....	72
Figuur 60: Variant 2 voetgangers kern Sint-Job-in-'t Goor.....	72
Figuur 61: Variant 2 voetgangers kern Sint-Lenaarts.....	73
Figuur 62: Variant 2 fietsers kern Brecht.....	74
Figuur 63: Voorbeeld impact circulatiewijziging op publieke ruimte en verkeersveiligheid en ontvlechte fietsroute....	75
Figuur 64: Variant 2 fietsers kern Sint-Job-in-'t Goor.....	75
Figuur 65: Variant 2 fietsers kern Sint-Lenaarts .....	76
Figuur 66: Variant 2 openbaar vervoer kern Brecht .....	77
Figuur 67: Variant 2 openbaar vervoer kern Sint-Lenaarts.....	78
Figuur 68: Variant 2 gemotoriseerd verkeer kern Brecht .....	79
Figuur 69: Variant 1 t.o.v. Variant 2: doortocht Brecht (VECTRIS) .....	79
Figuur 70: Variant 2 gemotoriseerd verkeer kern Sint-Job-in-'t Goor .....	80
Figuur 71: Variant 2 gemotoriseerd verkeer kern Sint-Lenaarts.....	81
Figuur 72: Indicatieve figuur Eester x Kerkstraat x Houtstraat omvorming van rotonde naar kruispunt (VECTRIS): denkoefening .....	81

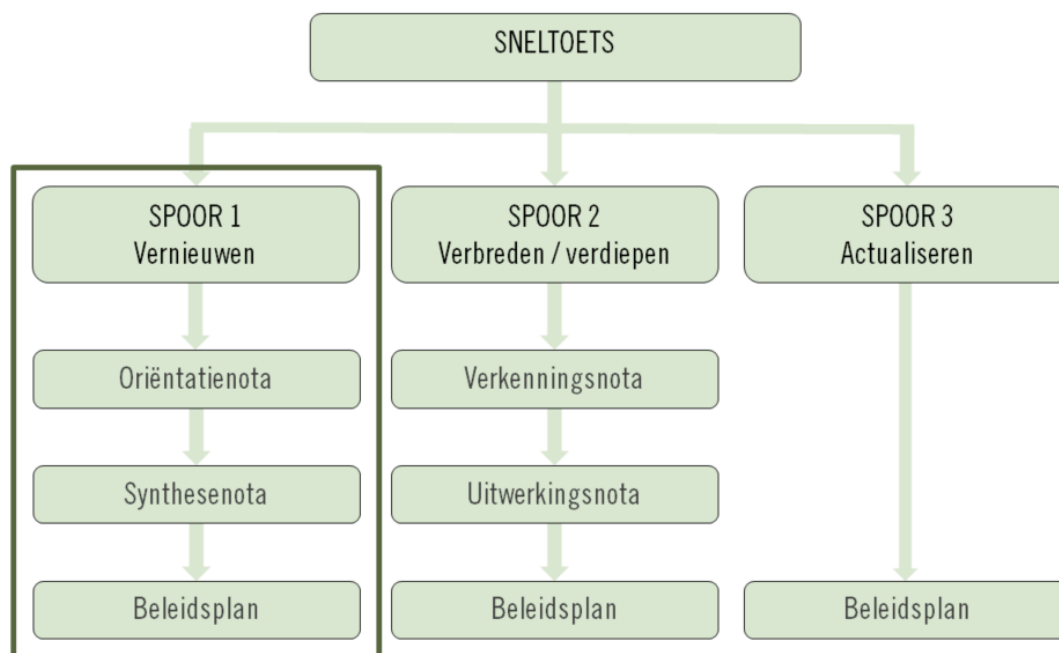
# 1

## INLEIDING



## 1.1. VERLOOP PROCES

Het vernieuwen van een mobiliteitsplan gebeurt in **8 stappen**, die verder gestructureerd worden in **3 à 4 fases** of rapportages: de oriëntatiefase, de synthesefase en het eigenlijke beleidsplan. Deze nota is de synthesesnota en bestaat uit 3 stappen, terug te vinden in onderstaande figuur 2. Er wordt toegewerkt naar een globale en lokale visie voor het latere beleidsplan via scenario's.



Figuur 1: type mobiliteitsplan



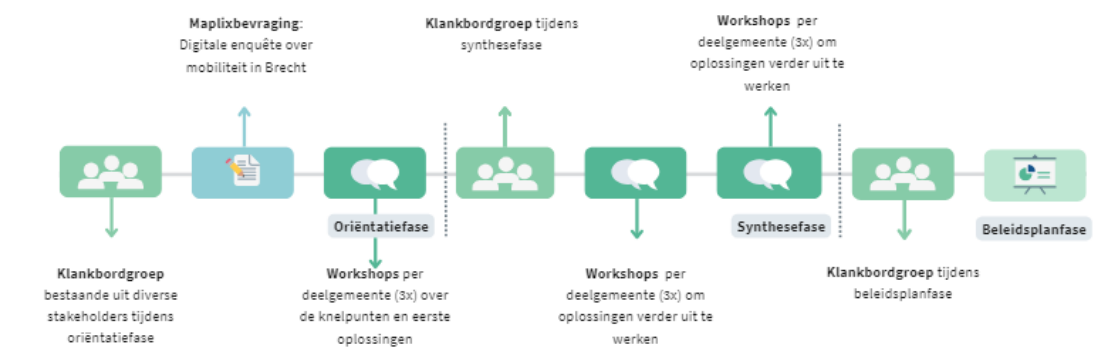
Figuur 2: stappenplan mobiliteitsplan (spoor 1)

## 1.2. PARTICIPATIETRAJECT

De gemeente heeft gekozen voor een uitgebreid participatietraject met een online bevraging, stakeholders-gesprekken (klankbordgroep) en bewonersavonden (workshops burgerparticipatie).

In de **eerste fase, de oriëntatiefase**, werden knelpunten, kansen en eerste oplossingen aangereikt door vertegenwoordigers van diverse verenigingen (externe klankbordgroep), van de gemeentelijke administratie (interne klankbordgroep) en door de burgers via een digitale enquête (Maplixbevraging). Vervolgens werden er workshops met burgers gehouden in de drie deelgemeenten waar de knelpunten, kansen en eerste oplossingen werden besproken.

In de **tweede fase, de synthesefase**, werd de input van de burgers en verenigingen uitgewerkt tot scenario's door VECTRIS. Deze scenario's werden voorgelegd aan de klankbordgroepen en burgers in de drie deelgemeenten. Het gaat om een denkoefening die enkele keuzes voor de toekomstige mobiliteitsorganisatie scherpstelt.



Figuur 3: Verloop participatieproces (Mobiel 21)

# 2

## ONDERZOEK

## 2.1. INHOUD ONDERZOEK

- Er werd reeds een overzicht van de bestaande slangtellingen, kruispunttellingen en politietellingen weergegeven in de oriëntatienota.
- Aanvullend werden door de vervoerregio en MOW (Vlaamse Overheid) enkele selected link analyses aangereikt die een beeld geven van de rijroutekeuze op verschillende punten in de gemeente.
- De Maplix bevraging toont de meest gebruikte routes per vervoerswijze door de bewoners.

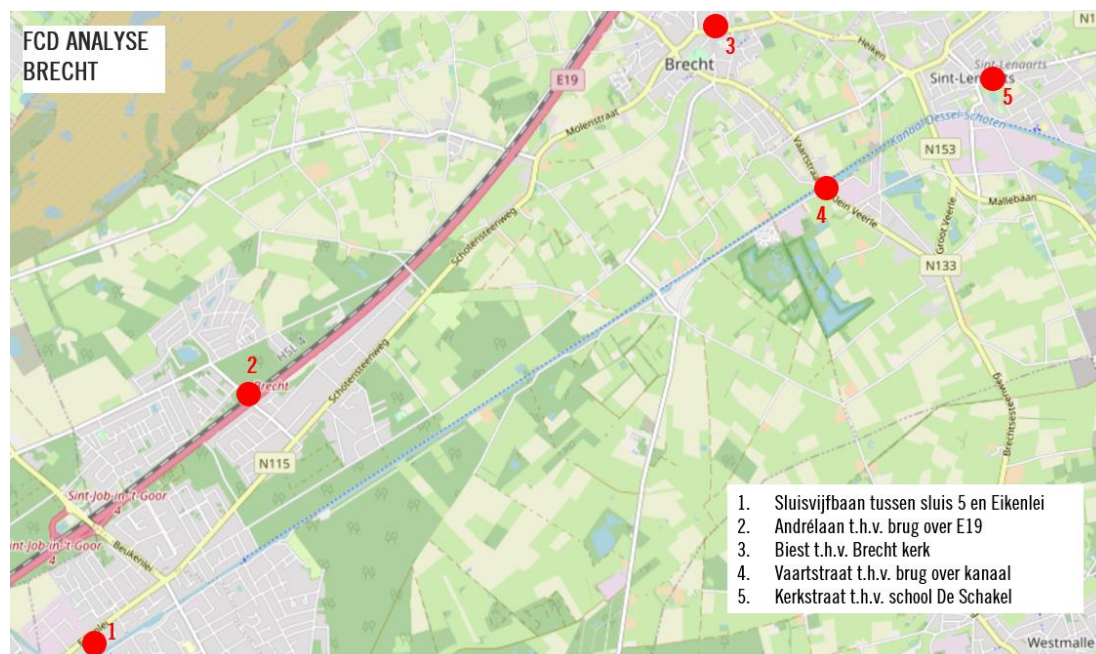
## 2.2. SELECTED LINK ANALYSE OBV FLOATING CAR DATA

### 2.2.1. SELECTED LINK ANALYSE INFORMATIE

De selected link analyse is een handig middel om na te gaan welke herkomst- en bestemmingsrelaties een bijdrage leveren aan het ontstaan van knelpunten. Floating car data (FCD) werden gebruikt als inputgegevens. Dit is een verzamelnaam voor data verkregen uit voertuigen of mobiele apparaten die zich in het verkeer bewegen. Zo kan de verhouding worden bepaald van gekozen rijroutes op het wegennet.

### 2.2.2. TELLOCATIES

De data is van de volledige maand februari 2023 (op werkdagen). Er werd geteld op de Sluisvijfbaan, net ten noorden van Sluis 5 (1, Sint-Job), Andrélaan (2, Brecht), Biest t.h.v. kerk (3, Brecht), Vaartstraat t.h.v. brug over kanaal (4, Klein-Veerle) en op de Kerkstraat t.h.v. school De Schakel (5, Sint-Lenaarts).



Figuur 4: Locaties FCD analyse

## 1. SLUISVIJFBAAN

De analyse van de Sluisvijfbaan laat zien dat verkeer **rijrichting noorden (met piek tijdens de ochtendspits)** vooral uit de wijken ten westen van de Brugstraat komt en richting de E19 rijdt. Slechts een zeer beperkte verkeersstroom komt vanuit 's Gravenwezel en Sint-Antonius (max. 4 % totale verkeersstroom op Sluisvijfbaan). Er is ook zichtbaar dat ca. 7 % van het totale verkeer via de Vaartlaan rijdt, waarschijnlijk autobestuurders die bij een gesloten brug 4 rondrijden via sluis 5.

**In rijrichting zuiden (met piek tijdens de avondspits)** wordt dezelfde analyse gemaakt, met vooral bestemmingen binnen de wijk ten westen van de Brugstraat.

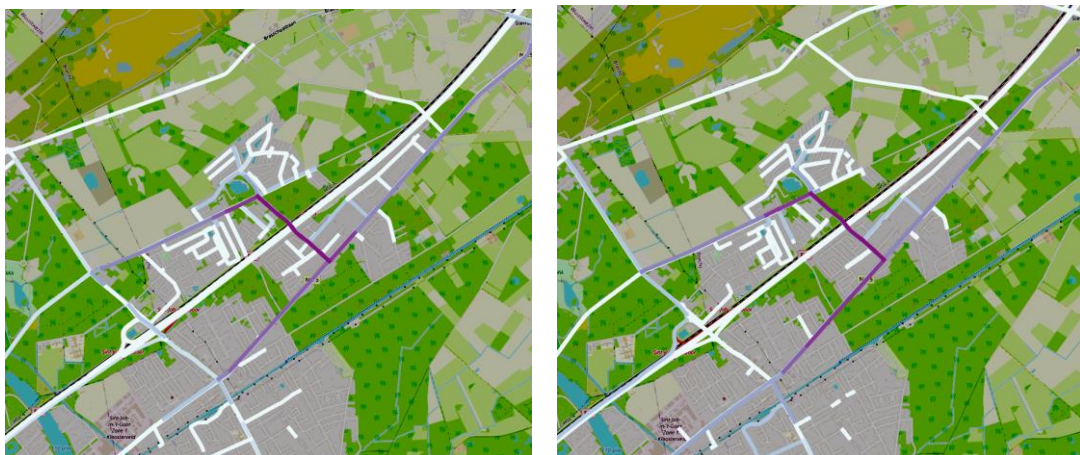


Figuur 5: FCD analyse Sluisvijfbaan Sint-Job rijrichting zuid (fig. links) en rijrichting noord (fig. rechts)

## 2. ANDRÉLAAN

De analyse op de Andrélaan (brug) toont dat verkeer **in rijrichting noord (met piek tijdens de ochtendspits)** deels vanuit de Schotensesteenweg vanuit Brecht (ca. 50 %) komt en deels vanuit Sint-Job komt (ca. 50 %). Van het totaal verkeer dat over de brug in noordelijke richting rijdt, zal er uiteindelijk 27 % de hele Mieksebaan volgen tot aan het kruispunt van Mieksebaan x Sint-Jobsesteenweg. Dit is de verkeersstroom (met bestemming E19 of Brasschaat) die probeert het drukke kruispunt N115 x N117 te omzeilen. Ook is er een deel verkeer die het kruispunt Andrélaan x Schotensteenweg probeert te vermijden door via de Vriendschapslaan te rijden (ca. 8 % verkeer).

In zuidelijke rijrichting (met piek tijdens de avondspits) wordt eenzelfde tendens geobserveerd met dezelfde procentuele verhoudingen.



Figuur 6: FCD analyse Andrélaan Brecht rijrichting zuid (fig. links) en rijrichting noord (fig. rechts)

### 3. BIEST T.H.V. SINT-MICHIELSKERK

Op de doortocht van Brecht is de dominante stroom van herkomst-bestemmingsverkeer in beide richtingen de as Schotensteenweg-Biest-Heiken. Een aanzienlijk deel van het verkeer is doorgaand verkeer.



Figuur 7: FCD analyse doortocht Brecht rijrichting oosten (fig. links) en rijrichting westen (fig. rechts)

### 4. VAARTSTRAAT T.H.V. BRUG 10

In de rijrichting noorden (met piek tijdens de ochtendspits) komt 20 % van het verkeer die brug 10 neemt vanuit de Abdijlaan. In rijrichting zuiden gaat het om 10 % (zwaartepunt avondspits). Verkeer dat van deze brug komt kiest maar beperkt om naar Brecht centrum (Biest) te rijden, maar blijven veeleer op de Bethovenstraat. Molenheiken wordt als doorsteek gebruikt om de brug te gebruiken (in beide richtingen). In rijrichting zuid wordt ook de Bosstraat door 8 % van de brug 10 gebruikers als doorsteek richting Sint-Lenaarts gebruikt.



Figuur 8: FCD analyse brug 10 Klein-Veerle (Vaartstraat) rijrichting zuid (fig. links) en rijrichting noord (fig. rechts)

### 5. KERKSTRAAT T.H.V. SCHOOL DE SCHAKEL

De doortocht van Sint-Lenaarts via de Kerkstraat laat zien dat de gebruikers van de Kerkstraat in beide rijrichtingen vooral komen van en rijden naar Bevrijdingsstraat en Heiken. Een deel van dit verkeer, zij die geen bestemming hebben in Sint-Lenaarts, zouden in principe de rondweg via de Hoogstraatsebaan-Eester moeten gebruiken. Er is ook zichtbaar dat vanuit Heihoefke (rijrichting oosten) vrij veel verkeer de route Dijkstraat-Nieuwstraat neemt. Dit is deels te werken aan werken op de Dorpsstraat tijdens uitvoer metingen, maar is waarschijnlijk ook deels het bestemmingsverkeer van de scholen in de wijk.



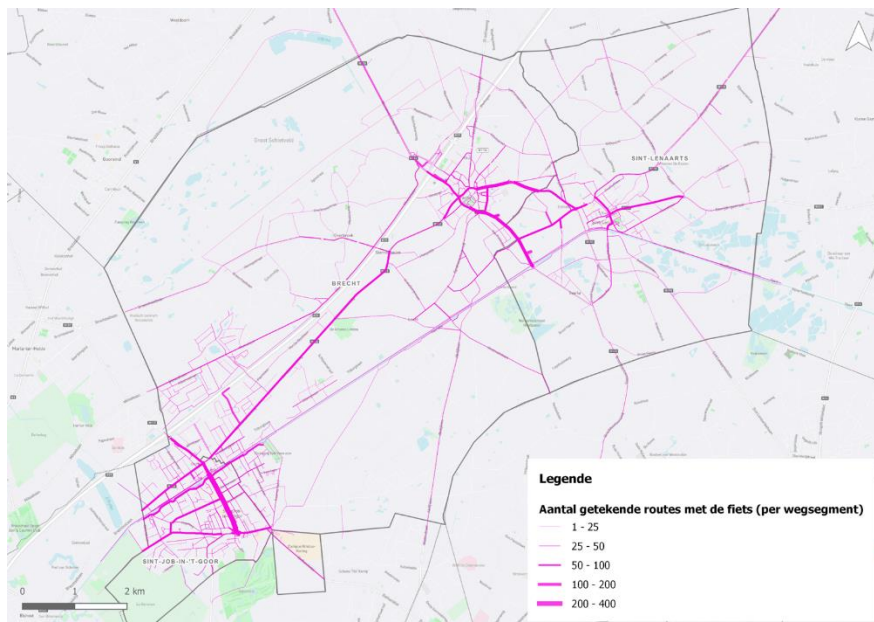
Figuur 9: FCD analyse doortocht Sint-Lenaarts (Kerkstraat) rijrichting oosten (fig. links) en rijrichting westen (fig. rechts)

## 2.3. MAPLIX BEVRAGING: ROUTEKEUZE AUTO EN FIETS

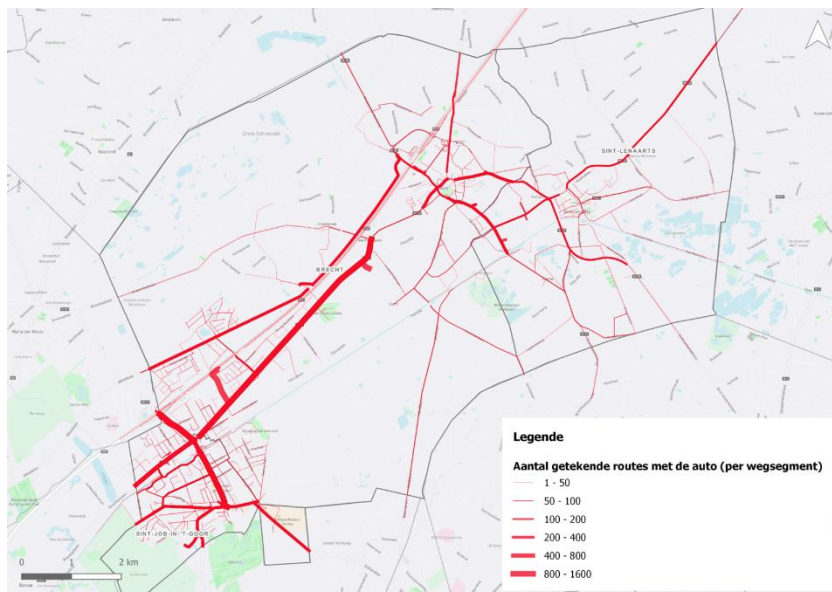
Op basis van een Maplix bevraging werd de burgers gevraagd om enkele veelgebruikte auto- en fietsroutes en haar knelpunten aan te duiden. Dit geeft inzicht in het gebruik van het netwerk.

### 2.3.1. GEMEENTENIVEAU

De Maplixbevraging toont aan dat de veel gebruikte fietsroutes overlappen met de veel gebruikte autoroutes. Het zijn vooral de grotere gewestwegen met fietsinfrastructuur die beide verkeersstromen bundelen.

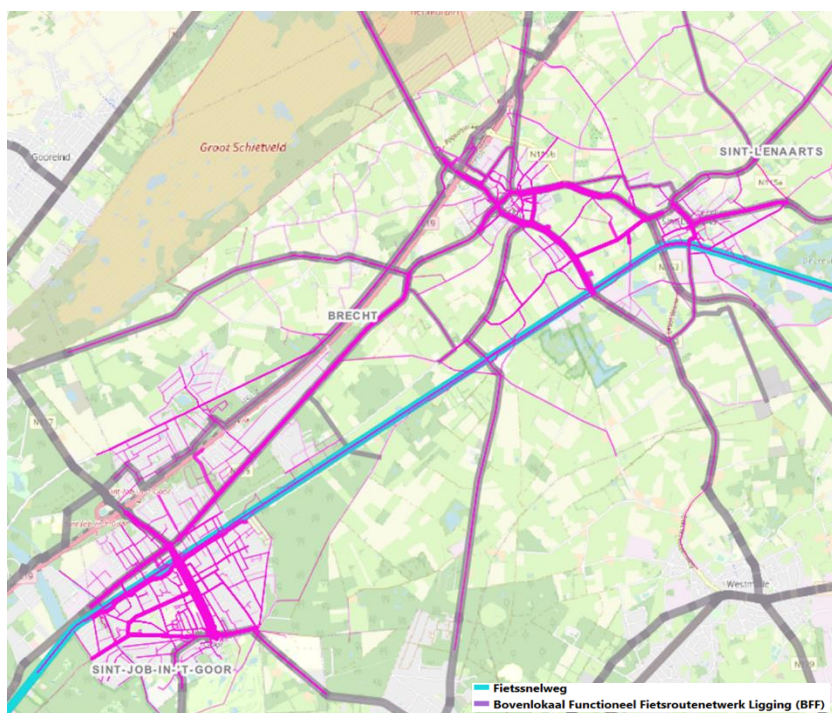


Figuur 10: Gebruikte fietsroutes door de bevrageden binnen de Maplixbevraging. Schaal: gemeente. (Maplix)



Figuur 11: Gebruikte autoroutes door de bevroagden binnen de Maplixbevraging. Schaal: gemeente. (Maplix)

De fietsroutes die de burgers aangeven te gebruiken overlappen sterk met de fietsroutes van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk, vooral dan tussen de kernen. Dit toont de onderstaande kaart aan. Op de schaal van de woonkernen en wijken komt een diffuser patroon van gebruikte fietsroutes naar voren. De fiets gebruikt daar alle mogelijke wegen om tot het bovenlokaal net te komen, gezien verschillende herkomsten en bestemmingen niet noodzakelijk langs een bovenlokale fietsas gelegen zijn.



Figuur 12: Overlap van gebruikte routes aangegeven in de Maplixbevraging (roze lijnen) met bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (in grijze en blauwe kleur) op de schaalgrootte van de gemeente Brecht als geheel (eigen GIS bewerkingen op Maplixkaart)

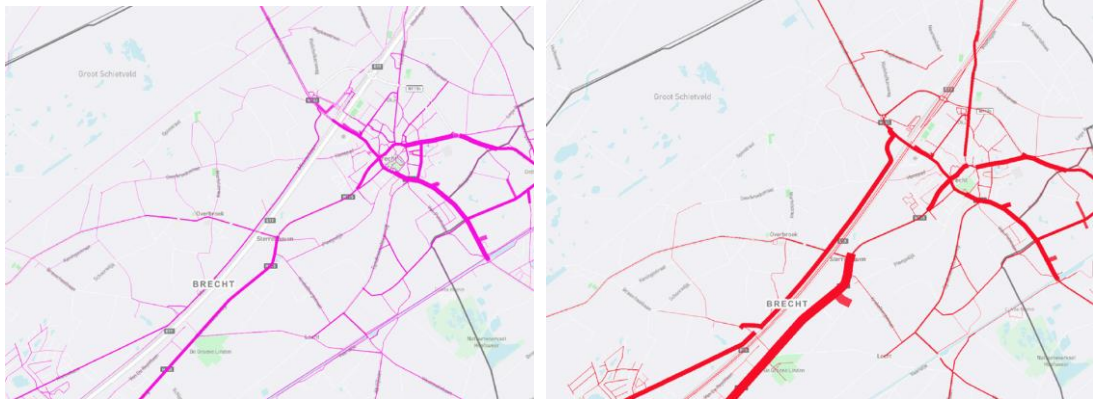


### 2.3.2. DEELKERNNIVEAU

Op de kernniveau kan een meer gedetailleerde analyse gemaakt worden.

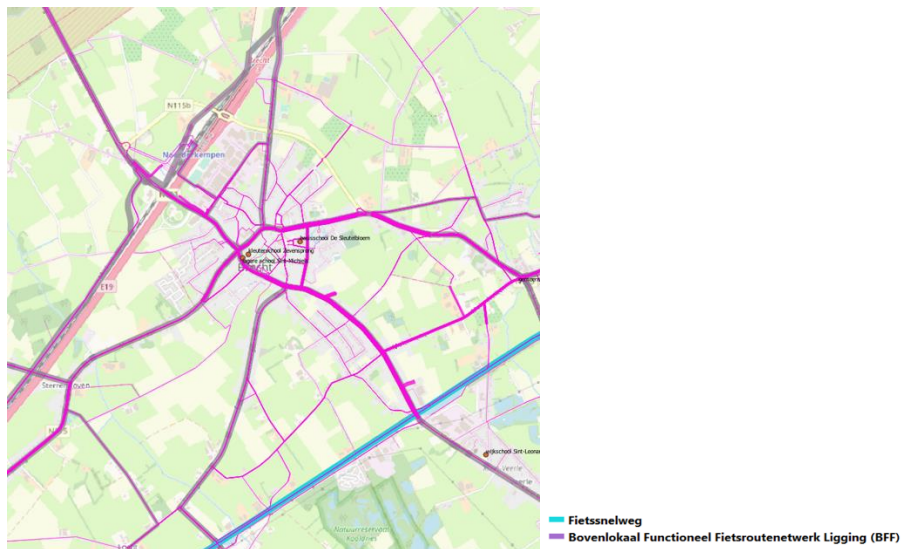
#### BRECHT

In de kern van Brecht zijn de grote (gewest)wegen zowel drukke auto- als fietsassen. De doortocht van Brecht Biest-Heiken is daar een voorbeeld van. De Mieksebaan tussen Wuustwezelsteenweg en Brasschaatsebaan is een veelgebruikte autoroute. De Schoolstraat is een veel gebruikte fietsroute. Daarnaast zijn er ook enkele lokale fietsverbindingen die veelvuldig gebruikt worden: de fietsroute centrum → station via Borghthoevestraat en de fietsroute centrum → Luycksstraat via Nollekensweg.



Figuur 13: Gebruikte fietsroutes (fig. links) en autoroutes (fig. rechts) door de bevroagen binnen de Maplixbevraging. Schaal: kern Brecht. (Maplix)

De overlap van de routes uit de Maplixbevraging en het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk geeft opnieuw het inzicht dat deze in grote lijnen samenvallen. Binnen de wijken tekenen zich meerdere routes af.

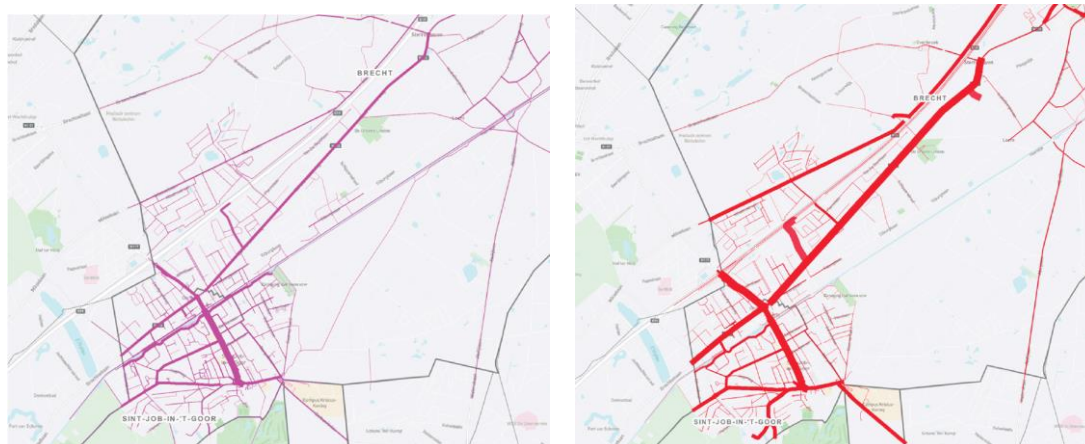


Figuur 14: Overlap van gebruikte routes aangegeven in de Maplixbevraging (roze lijnen) met bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (in grijze en blauwe kleur) op de schaalgrootte van de kern van Brecht (eigen GIS bewerkingen op Maplixkaart)

#### SINT-JOB-IN-'T GOOR

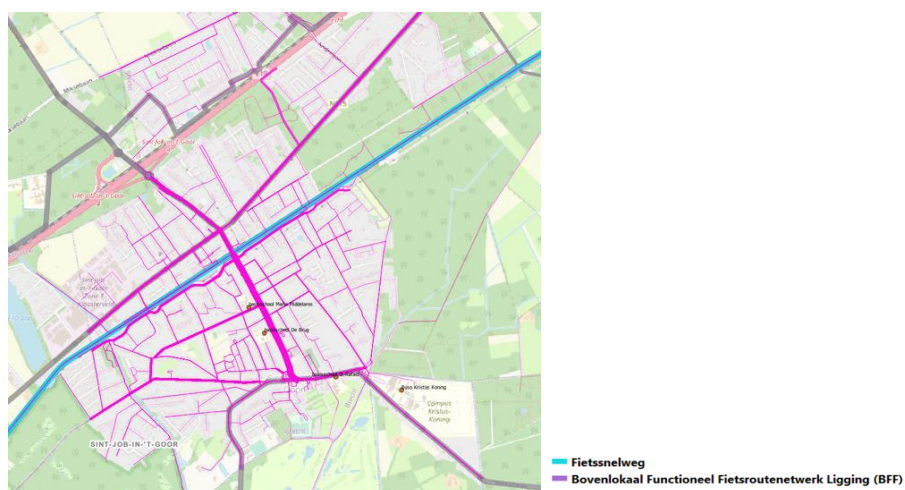
In de kern van Sint-Job zijn de grote (gewest)wegen zowel drukke auto- als fietsassen. De Schotensteenweg is hier een voorbeeld van. Een andere bevinding is dat de belangrijke wijkwegen zoals de Brugstraat, Hogebaan, Zandstraat, ... zowel als dominante auto- als fietsas worden gebruikt. De Vaartlaan ten westen van

de Brugstraat wordt als veelgebruikte auto-as (deels ontwijken brug 4 als deze dicht staat) en als veelgebruikte fietsas opgetekend. De Ebeslaan is dan weer een veelgebruikte fietsas. Er tekent zich zo een fietsroute af aan de zuidkant van het kanaal (Vaartlaan-Ebeslaan), parallel aan de fietssnelweg die aan de noordkant van het kanaal ligt.



Figuur 15: Gebruikte fietsroutes (fig. links) en autoroutes (fig. rechts) door de bevroagden binnen de Maplixbevraging. Schaal: kern Sint-Job. (Maplix)

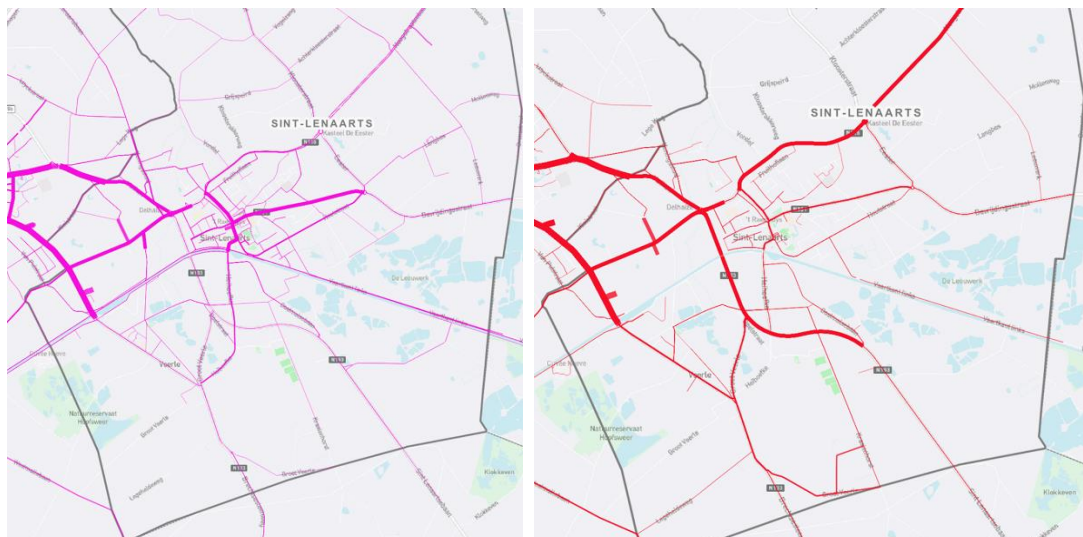
De overlap van de routes uit de Maplixbevraging en het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk geeft opnieuw het inzicht dat deze in grote lijnen samenvallen. Binnen de wijken tekenen zich meerdere routes af. Het lokaal fietsnet in de wijken is zeer fijnmazig in Sint-Job.



Figuur 16: Overlap van gebruikte routes aangegeven in de Maplixbevraging (roze lijnen) met bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (in grijze en blauwe kleur) op de schaalgrootte van de kern van Sint-Job (eigen GIS bewerkingen op Maplixkaart)

## SINT-LENAARTS

In de kern van Sint-Lenaarts zijn de grote (gewest)wegen zowel drukke auto- als fietsassen, hoewel dit zich niet zo sterk afgetekend als in Brecht en Sint-Job. Er zijn verschillende wijkwegen die zowel als dominante auto- als fietsas worden gebruikt. De as Kerkstraat-Dorpsstraat is hier een voorbeeld van. Buiten de kern is er een gelijkaardige observatie op Molenheiken en in mindere mate Heihoefke. De Mallebaan is dan weer een duidelijk voorbeeld van een autoroute die niet veel gebruikt wordt door fietsers. Een opvallende observatie is de Kanaalroute. Deze staat als fietssnelweg ingetekend, maar wordt niet als vaakgenomen route aangegeven. Dit zou erop kunnen wijzen dat de fietssnelweg vooral een sterk recreatieve functie heeft en nog een potentieel kent voor de functionele woon-werk/woon-school/woon-winkel/woon-recreatieverplaatsingen.



Figuur 17: Gebruikte fietsroutes (fig. links) en autoroutes (fig. rechts) door de bevroagden binnen de Maplixbevraging. Schaal: kern Sint-Lenaarts. (Maplix)

De overlap van de routes uit de Maplixbevraging en het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk geeft opnieuw het inzicht dat deze in grote lijnen samenvallen. De Mallebaan en de Klein-Veerle zijn minder gebruikte bovenlokale functionele fietsroutes.



Figuur 18: Overlap van gebruikte routes aangegeven in de Maplixbevraging (roze lijnen) met bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (in grijze en blauwe kleur) op de schaalgrootte van de kern van Sint-Lenaarts (eigen GIS bewerkingen op Maplixkaart)

# 3

## KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN

## 3.1. KNELPUNTEN EN KANSEN

De knelpunten en kansen geformuleerd in de oriëntatienota worden verder uitgediept in de synthesesnota.

## 3.2. DOELSTELLINGEN

### 3.2.1. VLAAMSE OVERHEID

De doelstellingen van de Vlaamse overheid, zoals verwoord in het decreet betreffende het **mobiliteitsbeleid** van 20 maart 2009, zijn:

- De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen.
- Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven.
- De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

In de **Vlaamse mobiliteitsvisie 2040** worden volgende perspectieven gesteld:

- Er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050.
- Er zijn geen vervoersemisssies meer in 2050.
- Er is vlotte en naadloze mobiliteit in 2050.
- De materiaalvoetafdruk voor mobiliteit vermindert met 60 % tegen 2050.

### 3.2.2. VERVOERREGIO ANTWERPEN: ROUTEPLAN 2030

#### INLEIDING

Het Routeplan 2030 is het multimodaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Antwerpen (die bestaat uit 32 gemeenten) en geeft invulling aan het mobiliteitsbeleid dat op regionaal niveau zal worden (uit-)gevoerd. Het vormt het ontwikkelingskader voor de nadere uitwerking van projecten en programma's op regionaal en lokaal niveau. Het is gericht op het realiseren van een bereikbare en leefbare regio met een structureel hoger gebruik van de duurzame mobiliteitsmiddelen in 2030. Het is opgesteld in de overtuiging dat mobiliteitsproblemen aangepakt moeten worden door samen te werken tussen de verschillende bestuursniveaus, de lokale besturen onderling, de vervoersmodi, en met alle betrokken publieke en private stakeholders

Het Routeplan 2030 geeft invulling aan de beleidsambitie van de Vlaamse regering om het aandeel van de duurzame (combi-)verplaatsingsmodi (te voet, per fiets, met trein, tram en/of bus en passagiers in de wagen) voor de hele Vervoerregio Antwerpen te laten groeien tot minstens 50%, ofwel het aandeel van de auto terug te brengen tot onder de 50%.

Het Routeplan 2030 kadert binnen het decreet (betreffende de) Basisbereikbaarheid, dat Vlaanderen indeelt in 15 Vervoerregio's en elke Vervoerregio de verantwoordelijkheid geeft om een regionaal mobiliteitsplan op te stellen. De uitwerking ervan binnen de Vervoerregio Antwerpen komt tot stand in de schoot van het Toekomstverbond, een samenwerking tussen de Vlaamse Overheid, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen. Ook de andere onderdelen van het Toekomstverbond (De Oosterweelverbinding, de overkapping van de Ring R1 en het Haventracé) maken integraal deel uit van het

Routeplan 2030 als belangrijke hefboomprojecten. Daarbij maken we van een nood een deugd: de werken voor het sluiten en leefbaar maken van de Antwerpse Ring zullen zorgen voor de nodige hinder, op zich de aanleiding voor een duurzame dynamiek in de regio.

## GEZAMELIJKE MISSIE

De missie binnen de vervoerregio stelt volgende doelen:



## 10 AMBITIES

Er worden 10 ambities geformuleerd in kader van de vervoerregio die een vertaling zijn van de missie:

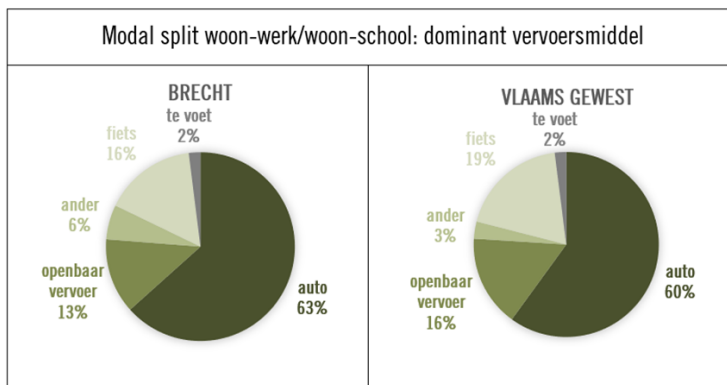
1. Naar een **mental shift & integraal mobiliteitsmanagement**: Om gedragsverandering ten aanzien van de vervoermiddelkeuze te bewerkstelligen is een mental shift in de mobiliteit nodig. Het gezamenlijk mobiliteitsmanagement is erop gericht om het aantal autoverplaatsingen te beperken door reizigers te stimuleren om niet te reizen (telewerken), op een ander tijdstip te reizen (spitsmijden) of voor een ander vervoermiddel te kiezen (modal shift).
2. **Kernversterking** met nabijheid en **verblijfskwaliteit** op mensenmaat: Kernen versterken door nabijheid betekent woningen, werkplekken, activiteiten en voorzieningen binnen wandel- en fietsbereik voorzien. Ruimtelijke ontwikkeling wordt sterker geënt op de mobiliteitsstructuur. Hoe meer bestemmingen er zijn op korte afstand, hoe eenvoudiger het is om deze te bereiken te voet of per fiets en een performanter openbaar vervoer aan te bieden.
3. **Keuzevrijheid aanbieden** om zo overstappen en reisbeleving van deur tot deur te bevorderen: inzetten op combimobiliteit met een deur-tot-deurbenadering waarbij alle elementen van de reis goed op elkaar aansluiten en ieder onderdeel van het netwerk en exploitatie comfort en kwaliteit biedt. De netwerken verknopen in mobiliteitsknooppunten (Hoppinpunten);
4. **Van bezit naar gebruik**: mobility as a service en deelmobiliteit bevorderen: Het gemakkelijk gebruiken en betalen van alternatieve opties en het geïntegreerd aanbieden van Mobility as a Service is onderdeel van een optimale combimobiliteit. Deelmobiliteit voor het voor- en na transport is hierbij een belangrijke schakel.
5. **A-net met snel, betrouwbaar en frequent reizen** binnen de vervoerregio: Een kwaliteitsprong in openbaar vervoer binnen de vervoerregio Antwerpen is absoluut noodzakelijk om de doelstellingen te realiseren en de afhankelijkheid van de auto terug te brengen. Dit kwaliteitsnetwerk biedt de

reiziger garanties in termen van snelheid, betrouwbaarheid, aansluitingen en aanvullende diensten op knooppunten.

6. **Kwaliteitssprong functioneel fietsnetwerk** die snel, veilig en comfortabel is: Het lokale fietsnetwerk biedt comfortabele, directe, continue en veilige fietsvoorzieningen, in goede samenhang met het A-net en op regionale fietsverbindingen die de zwaardere magneten goed en centraal bedienen. Daarnaast krijgt de fiets de belangrijkste vervoerfunctie voor verplaatsingen over de korte afstand (tot circa 5 km), zowel in de urbane zone als in de kernen van het buitengebied. Hier krijgt de fiets een kwaliteitssprong met een fijnmazig en vooral ook veilig lokaal netwerk. Met dit lokale netwerk wordt ook het voor-en natransport van en naar de knooppunten van het A-net verzorgd.
7. **Regionale parkeerstrategie en lokaal beleid:** In de mobiliteitsknooppunten buiten de kernen, zorgt een parkeeraanbod voor het veilig en vlot stallen van fiets, deelfiets, auto en deelwagen zodat een vlotte overstap op andere modi wordt gefaciliteerd.
8. **Doorstroming hoofdwegen garanderen** en aansluiting op hoofdwegen verbeteren: Sluipverkeer op lokale wegen wordt voorkomen en economisch verkeer wordt gefaciliteerd, door een vlotte en betrouwbare afwikkeling op het interregionale hoofdwegennet (snelwegen) ook in de spitsperiodes uren te garanderen. Het streven is er daarbij op gericht dat vanuit de kernen het interregionaal hoofdwegennet binnen 15 minuten kan worden bereikt.
9. **Logistieke hoofdstructuur multimodaal versterken:** De vervoerregio wil de druk van het logistieke verkeer over de weg verminderen door in te zetten op een modal shift naar vervoer over water, in pijpleidingen en per spoor.
10. **Dynamisch verkeersmanagement voor optimale benuttingsdoorstroming hoofdwegen** garanderen en aansluiting op hoofdwegen verbeteren: De regionale fietsverbindingen, het A-net voor het openbaar vervoer en de gewenste routes voor het wegverkeer krijgen prioriteit bij de verkeersregelingen. Dynamische regelingen en slimme detectie zorgen voor minder verliestijden.

## HOOFDDOELSTELLING

Het algemene doel is een modal shift te realiseren in de vervoerregio Antwerpen naar een modal split van 50% gemotoriseerd verkeer – 50% duurzame vervoerswijzen. Brecht heeft in de huidige situatie een hoger autogebruik, althans wat woon-werkverplaatsingen/woon-schoolverplaatsingen betreft. Ook heeft Brecht meer autogebruik dan het gemiddelde van het Vlaams Gewest.



Figuur 19: Modal split woon-werk en woon-schoolverkeer naar dominante vervoerswijze. Huidige situatie (gemeentemonitor Brecht, 2022, cijfers 2020)

Er is zeker potentieel in Brecht om in de richting te bewegen van de voorgestelde modal shift tot een 50-50 verdeling. Een vierde van de Brechtenaren werkt immers in de eigen gemeente, een derde in Antwerpen. Voor het schoolverkeer (middelbaar) is men vooral gericht op Hoogstraten, Malle en Brasschaat. Een kwaliteitsvol openbaar vervoer systeem en kwaliteitsvol fietsnetwerk in samenhang met een uitgebouwd flankerend beleid is de sleutel om tot de modal shift te komen.

### 3 KRACHTLIJNEN ALS LEIDRAAD NAAR LOKALE VERTALING VAN AMBITIES & DOELSTELLINGEN

Het omzetten van de doelstellingen en ambities om een kwaliteitssprong te maken naar openbaar vervoer en het fietsnetwerk wordt vertaald in drie krachtlijnen.

- 1) Het komen tot een hiërarchisch en gelaagd netwerk
- 2) Inzetten op de doorstroming
- 3) Ontvlechten van infrastructuur, zowel horizontaal als verticaal



#### 1. EEN HIËRARCHISCH GELAAGD NETWERK

##### *Inleiding*

Het Routeplan 2030 beschrijft een helder hiërarchisch vervoernetwerk, dat richting geeft aan het regionale mobiliteitsbeleid. De verschillende vervoermodi vormen samen complementaire vervoernetwerken, die op zich functioneren op verschillende schaalniveaus.

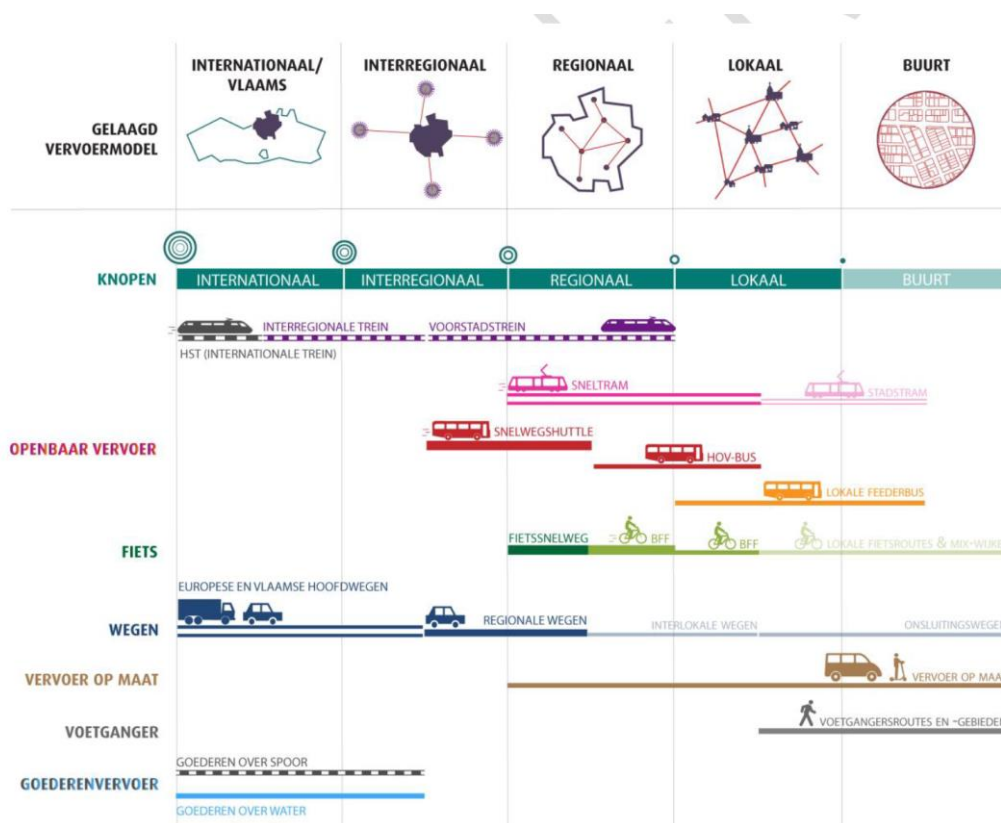
Om de afwikkeling van openbaar vervoer, fiets- en autoverkeer beter te kunnen garanderen op het gewenste kwaliteitsniveau is het noodzakelijk om de regionale hoofdstructuur goed te benoemen, de gewenste afwikkelingssnelheid samen vast te leggen en de doorstromingskwaliteit ook bij kruisingen te garanderen. Waar mogelijk moeten deze netwerken horizontaal worden **ontvlochten**, wat wil zeggen dat ze verschillende trajecten volgen. Indien vanwege de omvang van de verschillende stromen gelijkvloers kruisen te veel verlies van kwaliteit zou betekenen, zal een verticale ontvlechting moeten worden geboden. Bij dat **ontvlochten durven we consequente keuzes maken door de hiërarchie van de geïntegreerde netwerken te laten primeren**: het interregionale netwerk krijgt prioriteit op het regionale netwerk, het regionale netwerk op het lokale, enz. Aangezien de ruimte beperkt is, leggen we meer nadruk op fiets en openbaar vervoer als eerste keuze.

Het goed functioneren van de combimobiliteit maakt een kwaliteitssprong noodzakelijk in de sterk complementaire netwerken voor fiets én openbaar vervoer. In het Routeplan wordt voor beide modi dan ook een netwerkonderdeel met hoge kwaliteitseisen voorgesteld, dat we als **'A-net'** benoemen. Daarmee verkrijgt de gewenste kwaliteitssprong voor fiets en openbaar vervoer een eigen identiteit en kwaliteitslabel. Voor de



modus fiets zijn naast de kwaliteit van en het comfort op de verbindingen, ook de veiligheid en de capaciteit van stallingen belangrijke aandachtspunten. Wat betreft het openbaar vervoer zijn zowel investeringen in bijkomende, kwaliteitsvolle verbindingen als doortastende verbeteringen van de **doorstromingskwaliteit** voor bus en tram belangrijk.

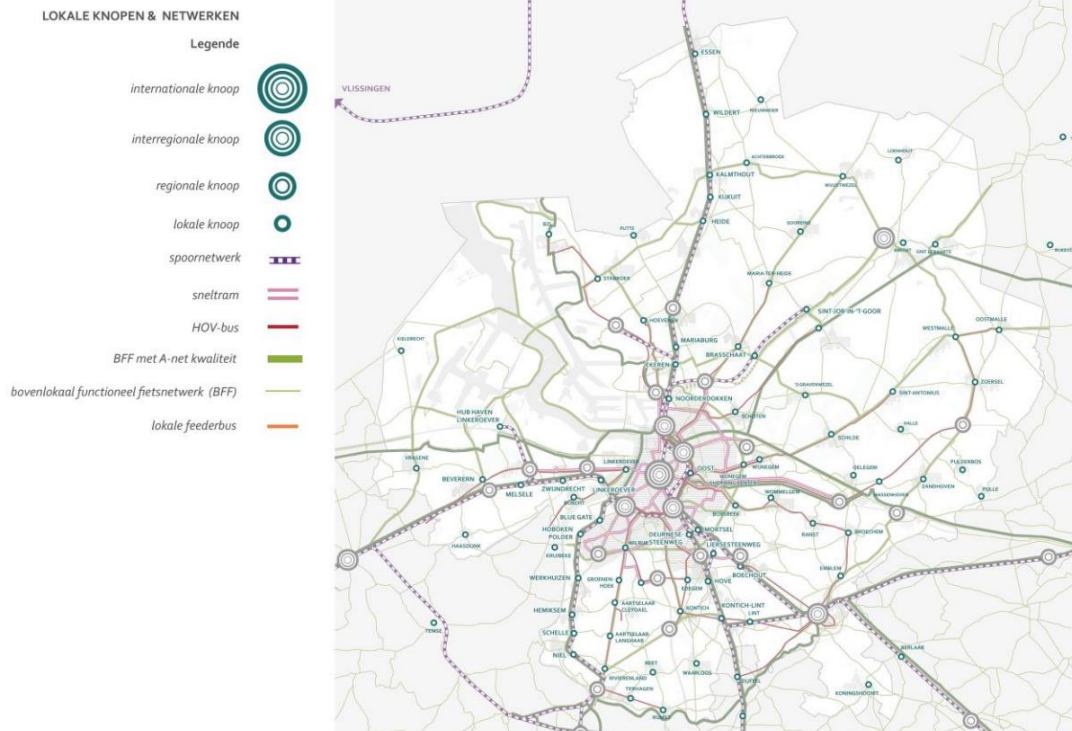
De overstap tussen de netwerken en schaalniveaus gebeurt in goed uitgeruste **mobilitetsknoep**. Naast het meer klassieke voor- en natransport naar de dichtstbijzijnde halte, definiëren we op niveau van de regio een aantal plekken waar we grotere stromen vanuit een ruimer gebied willen laten overstappen. Op deze manier zetten we maximaal in op **combimobiliteit**.



Figuur 20: Complementaire vervoersmodi vormen één gelaagd netwerk

### **mobilitetsknoep**

Een basisvoorwaarde om combimobiliteit mogelijk te maken is de introductie van een werkbaar en comfortabel overstapmodel. De ruggengraat van dit systeem wordt gevormd door een robuust, kwaliteitsvol, slim en goed onderhouden vervoernetwerk, opgebouwd vanuit de interactie tussen de netwerken van de verschillende vervoersmodi. Die interactie gebeurt in knooppunten die zeer herkenbaar zijn en gebruiksvriendelijk ingericht. De mobilitetsknoep die uitgebouwd worden op de kruisingen tussen de netwerken, vormen scharnierpunten in het mobiliteitssysteem op de verschillende schaalniveaus. Het zijn herkenbare plekken met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met bijkomende diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd.



Figuur 21: overzicht mobiliteitsknoten vervoerregio Antwerpen

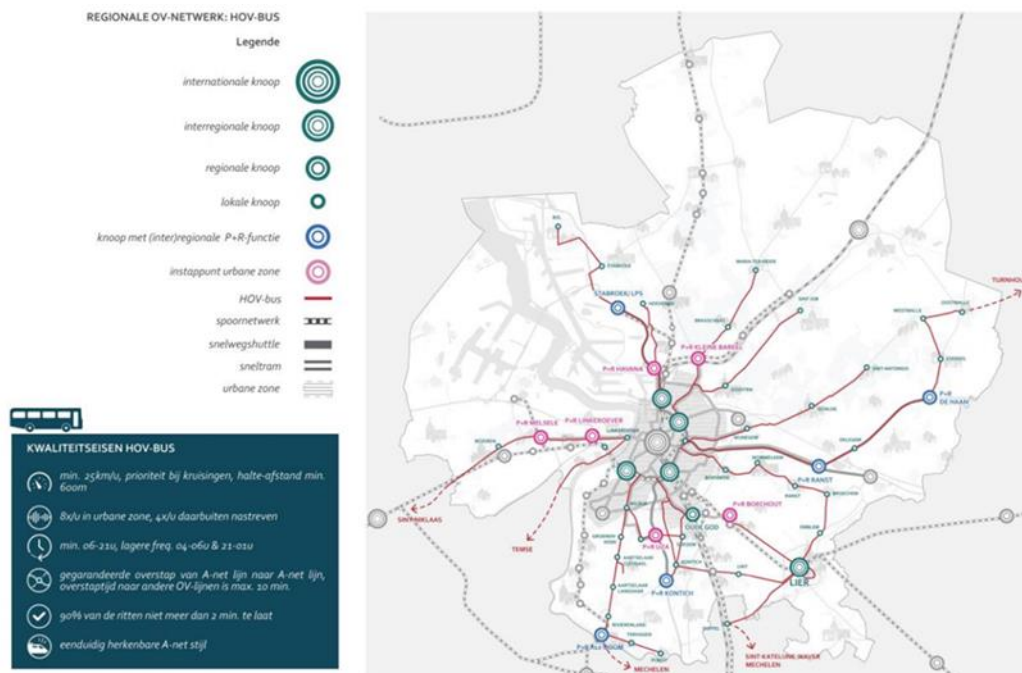
Op korte termijn wordt er prioritair ingezet op de ontwikkeling van mobiliteitsknoten die kaderen binnen de Minder Hinder aanpak van Oosterweel. De uitbouw van enkele knopen wordt hier naar voor geschoven om de ingeschatte hinder op te vangen en de meest gehinderde corridors op het wegennet zo goed mogelijk te ontlasten.

Voor Brecht zijn volgende elementen van belang: internationale knoop aan station Noorderkempen en lokale knopen in de kernen Brecht, Sint-Lenaarts en Sint-Job-in-'t Goor.

### **Openbaar vervoer**

Het openbaar vervoer in de Vervoerregio Antwerpen zal zich moeten ontwikkelen tot een dragend regionaal vervoersysteem met snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen. Voor de gebruiker functioneert dit als een regionaal vervoersysteem van samenhangende voorstadstreinen, sneltrams, aanvullende snelwegshuttles en HOV-bussen op het onderliggende wegennet. Een net van lokale feederbussen en stadstrams zorgt ervoor dat iedereen op het regionaal vervoerssysteem raakt aangesloten. Via de mobiliteitsknooppunten en P+R's connecteren we met de andere netwerken.

Voor Brecht zijn volgende elementen van belang: HOV bus Antwerpen – Sint-Job-in-'t Goor, onderzoek light-rail (voorstadstrein) Antwerpen-Sint-Job-in-'t Goor (met op korte termijn snelwegbussen) en internationale knoop aan station Noorderkempen met uitgeruste P+R.



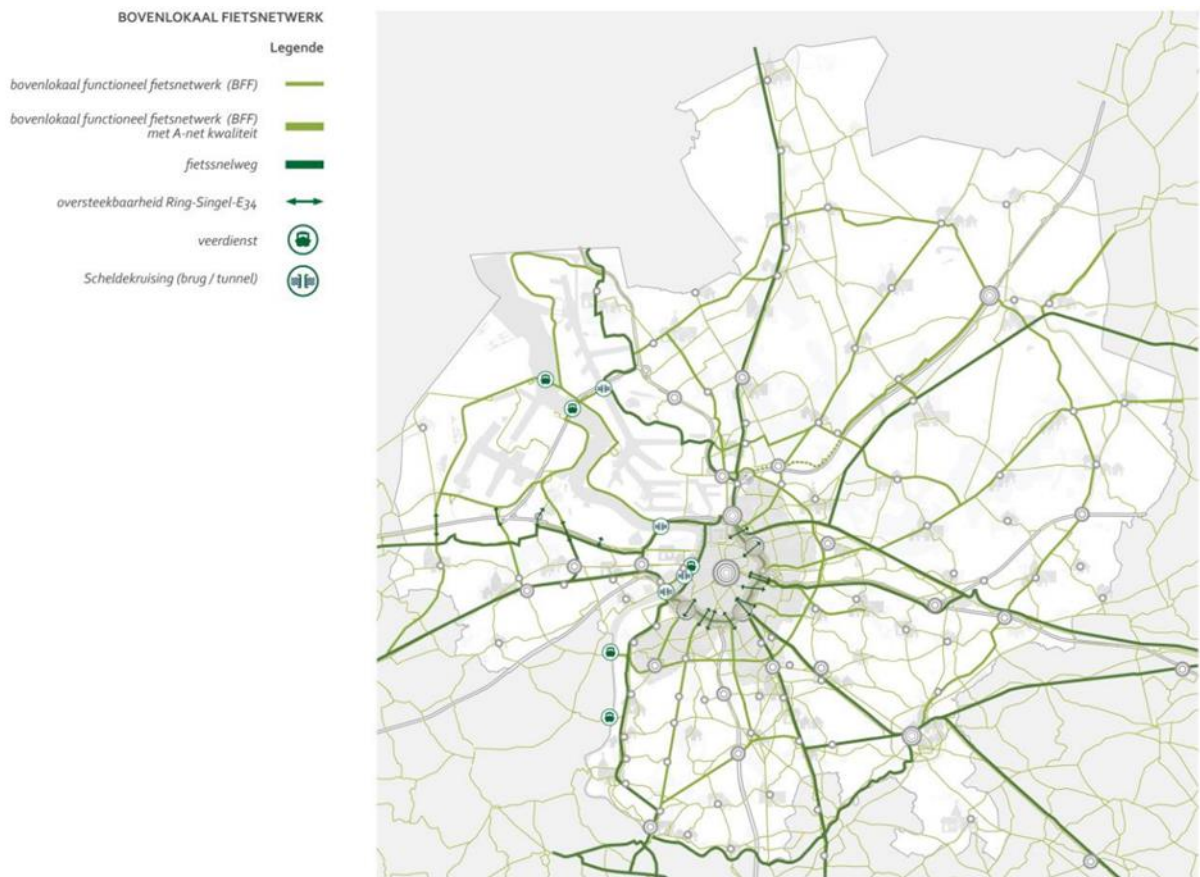
Figuur 22: regionaal OV-netwerk

## Fiets

In onze strategie van combimobiliteit zal de fiets een belangrijke rol moeten vervullen, zowel voor directe verplaatsingen van A naar B als in het voor- en natransport. Steeds vaker is de fiets (al dan niet elektrisch) een volwaardig vervoermiddel, zowel voor verplaatsingen in de kernen alsook voor de langere afstanden. Naast veilige en directe routes spelen ook comfortabele voorzieningen zoals goede fietsenstallingen een grote rol.

Voor Brecht zijn volgende elementen van belang:

- Fietssnelweg langs het kanaal Dessel-Schoten
- Bovenlokale functionele fietsroute met A-net kwaliteit: parallel aan de E19
- Diverse andere bovenlokale functionele fietsroutes (onder meer op N115)



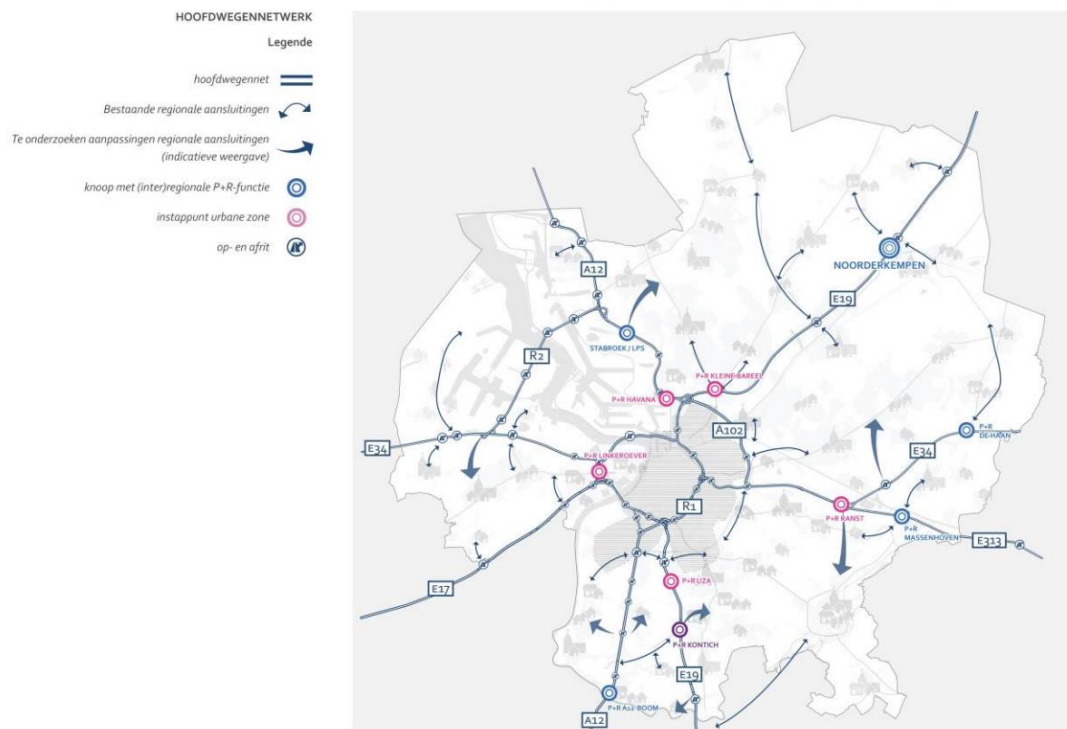
Figuur 23: fietsnetwerk

### **Wegennet**

Het hoofdwegennet is een belangrijke drager voor het regionale mobiliteitssysteem. We kiezen ervoor de structuur te versterken, een aanpak die zowel op de hoofdwegen zelf als op de aansluitingscomplexen te merken zal zijn. De aanpak mikt op meer bundeling, meer veiligheid en minder hinder op het onderliggende wegennet.

Voor Brecht zijn volgende elementen van belang:

- Aansluiting hoofdwegennet E19;
- (Inter)regionale knoop met P+R functie aan station Noorderkempem;
- Bestaande regionale ontsluiting met het hoofdwegennet via de ringweg van Brecht.



Figuur 24: wegennet

## 2. INZETTEN OP DE DOORSTROMING

De gewenste afwikkelingssnelheid samen vastleggen en de doorstromingskwaliteit ook bij kruisingen te garanderen. Er wordt ingezet op de doorstroming van het bovenlokaal wegennet (hoofdwegen, regionale wegen en interlokale wegen), wat zowel voor de bus als voor de bereikbaarheid van het hoofdwegennet voordelen biedt.

## 3. ONTVLECHTEN (VERTICAAL EN HORIZONTAAL)

Waar mogelijk moeten de netwerken horizontaal worden ontvlechten, wat wil zeggen dat ze verschillende traceringen volgen. Met andere woorden: er wordt gekozen om bepaalde assen als prioriteit voor voetgangers en fietsers in te richten, waarbij andere assen dienen om het openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer te laten afwikkelen. Indien vanwege de omvang van de verschillende stromen gelijkvloers kruisen te veel verlies van kwaliteit zou betekenen, zal een verticale ontvlechting moeten worden geboden (bijvoorbeeld: ondertunneling).

Bij dat ontvlechten durven we consequente keuzes maken door de hiërarchie van de geïntegreerde netwerken te laten primeren: het interregionale netwerk krijgt prioriteit op het regionale netwerk, het regionale netwerk op het lokale, enz. Gezien de ruimte beperkt is, leggen we meer nadruk op fiets en openbaar vervoer als eerste keuze.

### 3.2.3. VERTALING VLAAMSE NAAR ALGEMENE LOKALE DOELSTELLINGEN

Deze doelstellingen worden vertaald in volgende doelstellingen op het niveau van de gemeente Brecht.

- Brecht wil een verkeersveilige gemeente zijn, zowel objectief (cijfers verkeersongevallen) als subjectief (het gevoel dat inwoners hebben). Brecht volgt hierin de bovenlokale doelstellingen rond verkeersveiligheid.

- Brecht wil een gezondere gemeente zijn. Mobiliteit speelt hierin een rol door ervoor te zorgen dat meer inwoners stappen en fietsen voor hun korte verplaatsingen.
- Brecht wil economisch gezond blijven. Brecht wil economisch gezond blijven. Bewoners en bezoekers moeten kunnen blijven wonen en werken in de gemeente. Daarvoor moeten ze zich kunnen blijven verplaatsen.
- Brecht wil een groene en duurzame gemeente zijn. Mobiliteit speelt hierin een rol door de link met de ruimtelijke ontwikkelingen. We nemen mobiliteit mee in het ruimtelijke beleid en houden rekening met nabijheid, verknoping en ruimte voor groen. Ook op openbaar domein liggen kansen via het parkeerbeleid (eigen terrein) en mobiliteitsbeleid (verkeer op hoofdwegen en ruimte voor fiets & voetgangers.)
- Brecht wil een leefbare gemeente zijn. Het streven naar wijken vrij van doorgaand (sluip)verkeer/vrachtverkeer en met specifieke aandacht naar de kwetsbaren groepen (schoolkinderen, ouderen, mensen met een beperking...). De impact op de drukkere assen worden gemilderd.

### 3.2.4. VERTALING ALGEMENE LOKALE DOELSTELLINGEN NAAR CONCRETE HEFBOMEN

#### ***Voetganger***

- Aanzet opmaak trage wegenplan en versterken bestaande voetgangersdoorsteken om tot een fijnmazig netwerk te komen.
- Herinrichting van de dealkernen met aandacht voor toegankelijkheid, voldoende brede- en obstakelvrije stoepen en verblijfskwaliteit.
- Analyse schoolomgevingen en omgevingen zorginstellingen (toegankelijkheid, obstakelvrije stoepen, verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid).
- Focus op een veilige oversteekbaarheid.

#### ***Fiets***

- Verder uitwerken fijnmazig lokaal fietsnetwerk dat een samenhangend geheel vormt met het bovenlokaal fietsnet.
- Op lokaal fietsnetwerk nagaan welke maatregelen mogelijk zijn, en voldoende aandacht besteden aan fietsinfrastructuur bij herinrichtingsprojecten.
- Verder wegwerken barrière van spoorweg en E19 voor fiets.
- Fietsbeleid ruimer bekijken dan enkel fietspaden. Ook fietsstraten, autoluwe fietsroutes (fietsen in gemengd verkeer) zijn elementen die het fietsnetwerk versterken.
- Focus op een veilige oversteekbaarheid en aanpak gevaarlijke knelpunten op fietsroutes.
- De fietsenstallingen aan de voornaamste aantrekkingspolen worden geanalyseerd en indien nodig aangepast/uitgebreid om te beantwoorden aan de normen van het vademecum fietsvoorzieningen.
- Aandacht voor e-bikes, buitenmaatse fietsen (o.a. bakfietsen) en speedpedelecs bij opmaak visie fiets.

#### ***Openbaar vervoer***

- Verbeteren halte-infrastructuur aan bushaltes (toegankelijkheid).
- Aandacht voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de toekomstige Hoppinpunten (knooppunten en overstappunten) in de gemeente. Kwaliteitsvolle fietsenstallingen,abri's, parkeerplaatsen, laadpunten en deelfietsen/deelwagens.
- Aandacht voor de kwaliteit en leesbaarheid van aanrijroutes (te voet, fiets en bus) naar het station en de overige Hoppinpunten (knooppunten openbaar vervoer) via een duidelijke bewegwijzering en het zichtbaar

maken van openbaar vervoerknooppunten in het wegbeeld. Dit met doel om het overstappen te vereenvoudigen.

- Vervoer op maat (openbaar vervoersnet buiten het kernnet en aanvullend net) werd uitgewerkt in kader van de vervoerregio en wordt door de gemeente geïmplementeerd.
- Verbeteren van de busdoorstroming op de hoofdassen.

### ***Autoverkeer***

- Sluipwegen over lokale wegen zoveel mogelijk tegengaan door maatregelen te nemen om het verkeer te sturen in de richting van de wegen die ervoor zijn uitgerust. Doel is om het gemotoriseerde verkeer zo snel mogelijk via de lokale en regionale ontsluitende wegen en op het hoofdwegennet (snelweg) te krijgen, waardoor de leefbaarheid in de woonstraten verbetert en ruimte ontstaat voor fiets en voetganger;
- Zwaar verkeer wordt geweerd uit de dorpskernen. Via tonnagebeperkingen, wegsignalisatie en parkeergeleiding wordt zwaar verkeer weggeleid van de dorpskernen.
- Aandacht voor de verkeersleefbaarheid in het centrum en de woonwijken.
- De doorstroming van gemotoriseerd verkeer, met focus op de grotere assen.
- Het conflictvrij maken van kruispunten.
- Een evaluatie van het parkeerbeleid, met ook aandacht voor bestelwagen- en vrachtwagenparkeren.
- De toename aan elektrische wagens vragen om aangepast beleid, o.m. locatiekeuze laadpalen.

### ***Algemeen***

Algemeen wordt er een modal shift beoogt van verplaatsingen met privaat gemotoriseerd verkeer naar verplaatsingen te voet, met de fiets, het openbaar vervoer en deelmobiliteit. Naast ingrepen in de netwerken van de vervoerswijzen en infrastructurele ingrepen is ook een sterk flankerend beleid nodig om dit doel te kunnen bereiken. Sensibilisering en handhaving worden gezien als hoekstenen van het flankerend beleid. Om de modal shift verder te ondersteunen worden concrete handvaten aangereikt aan bedrijven, scholen, sportverenigingen, burgerverenigingen etc

# 4

## OPBOUW VAN SCENARIO'S



## 4.1. INLEIDING

In dit hoofdstuk worden verschillende scenario's voorgesteld: 1) een trendscenario (nulscenario), 2) een duurzaam scenario en 3) varianten en afwegingen per deukern. Deze gaan uit van de doelstellingen van de actoren en het ambitieniveau. De scenario's vormen de opstap naar een globale en lokale visie voor het latere beleidsplan mobiliteit Brecht. Er wordt steeds gewerkt met de drie **werkdomeinen**. Werkdomein A gaat dieper in op de ruimtelijke ontwikkelingen, werkdomein B focust op netwerken en infrastructuur en werkdomein C geeft een invulling aan het flankerend beleid. Het **trendscenario (nulscenario)** bespreekt de reeds voorliggende plannen en beleid in uitvoering dat reeds een significante impact zal hebben op de gemeente. Het **duurzaam scenario** geeft een visie over hoe het mobiliteitsplan van Brecht kan evolueren in de (na-bije)toekomst.

De **varianten** tonen elk een andere manier om de visie uit hoofdstuk 4 toe te passen. Het zijn geenszins finale beleidsvoorstellen. Het gaat om denkkaders die verschillende keuzemogelijkheden laat zien. Het uitgangspunt blijft evenwel hetzelfde: het creëren van leefbare woonkernen die bereikbaar zijn via een robuust netwerk voor de verschillende vervoerswijzen.

**Variante 1:** Er wordt via snelheidsverlagingen en snelheidsremmende maatregelen gekomen tot veiligere en rustigere wijken. Doorgaand verkeer wordt zo ontmoedigd. Sensibilisering en handhaving treden naar de voorgrond. Circulatiemaatregelen zijn in dit scenario vrijwel niet aan de orde.

**Variante 2:** Het fix-the-mix principe en het principe van de ontvlechte fietsroutes worden toegepast. Daarnaast wordt doorgaand verkeer maximaal geweerd uit de woonkernen. Dit scenario gaat naast snelheidsremmende maatregelen en verlaging van de snelheid, uit van het nemen van (lokale) circulatiemaatregelen om tot leefbare woonkernen te komen.

Na de presentatie van de scenario's volgt een afweging tussen de scenario's waaruit een voorkeursscenario (synthesescenario) zal gekozen worden. Het kan best dat bepaalde onderdelen uit verschillende scenario's worden samengenomen.

## 4.2. TRENDSCENARIO (NULSCENARIO)

### 4.2.1. WERKDOMEIN A

- Er wordt in het synthesescenario volop ingezet op kwaliteitsvolle verdichting van de kern. Het buitengebied wordt gevrijwaard.
- Logistieke activiteiten worden gebundeld nabij goed ontsloten locaties.
- Nieuwe bouwprojecten worden aangegrepen om de doorwaadbaarheid van wijken voor voetgangers en fietsers te verbeteren en om het trage wegennet te versterken.
- Wijzigende wegencategorisering: toepassen bovenlokale wegencategorisering vervoerregio. In Brecht centrum wordt een wijziging voorgesteld. Het omvormen van de Ringlaan tot interlokale weg. De Lessiusstraat-Biest centrumdoortocht categoriseren als lokale centrumontsluitingsweg.
- Binnen de kernen wordt ingezet op het vergroenen van straten. Overgedimensioneerde kruispunten en straten worden versmald en waar mogelijk onthard.
- Het RUP Lange pad bestendigd een doorwaadbaar binnengebied in Brecht centrum

- Het Lochtenbergplein (Sint-Job) wordt heraangelegd met meer ruimte voor toegankelijke voetpaden, vergroening en ontharding.
- Het masterplan bruggen kanaal Dessel-Schoten van de Vlaamse Waterweg is in opmaak

## 4.2.2. WERKDOMEIN B

### VOETGANGERS

- Het bestaande voetgangersnetwerk wordt versterkt in kader van bouwprojecten en grotere infrastructuurprojecten. De kwaliteit van voetpaden is een constant aandachtspunt. Het Lochtenbergplein in Sint-Job wordt kwaliteitsvol uitgewerkt.
- De schoolomgevingen werden in de vorige jaren reeds onder de loep genomen en krijgen blijvend aandacht. De nieuwe schoolcampus De Sleutelbloem zal met kwaliteitsvolle voetwegen en fietspaden met de omliggende wijken verbonden worden.
- Er gaat aandacht naar het vergroenen van de leefomgeving bij elk infrastructuurproject.

### FIETSERS

- Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk krijgt een kwaliteitssprong. Geleidelijk wordt het fietsnet voorzien van kwaliteitsvolle conforme fietspaden. De aanleg van conforme fietspaden langs de Mallebaan tussen D'Hoef en de Oostmalsebaan, de aanleg van conforme fietspaden op de Handelslei tussen brug 4 en de N115, fietspaden op de Kloosterstraat, fietspaden op de Bethaniënlei...
- Het masterplan van de doortocht van Brecht zorgt voor een opwaardering van de fietsinfrastructuur op de grootste centrummassen.

### OPENBAAR VERVOER

- Het nieuwe openbaar vervoersnet wordt uitgerold in de geest van de basisbereikbaarheid. Bussen worden sterk ingezet op de hoofdassen waar de vraag het hoogst is. Verschillende mobiliteitsknopen (Hoppinpunten) moeten de overstap tussen de bus en de laatste te overbruggen kilometer vergemakkelijken.
- Er komen Hoppinpunten op strategische locaties in Brecht. Dit zijn locaties waar vlot de overstap gemaakt kan worden tussen het openbaar vervoer, deelmobiliteit en waar er plaats is om eigen vervoersmiddelen te plaatsen die gebruikt worden voor het voor-en natraject.
- De frequentie van treinen in station Noorderkempem verhoogt.
- Het flexvervoer vervangt de belbussen.

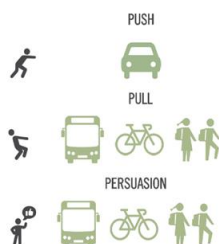
### GEMOTORISEERD VERKEER

- Het masterplan doortocht Brecht zorgt voor een uitgeruste Ringlaan, waardoor het doorgaand verkeer niet volledig via de Biest door het centrum moet rijden (waardoor bussen een betere doorstroming krijgen), er wordt gekeken naar het herorganiseren van het parkeren in de kern en er wordt aandacht besteedt aan de herinrichting van de grote kruispunten met focus op verkeersveiligheid (oversteken) en doorstroming van het gemotoriseerd verkeer.
- De heraanleg van het kruispunt N115 x N117 te Sint-Job met bijkomende afslagstroken
- De heraanleg van de Mallebaan en Bosstraat, wat de ontsluiting van het lokale bedrijventerrein ten goede komt en de veiligheid er verhoogt.

## 4.2.3. WERKDOMEIN C

Werkdomein C Het flankerend beleid is een hoeksteen van het mobiliteitsbeleid.

We beïnvloeden het mobiliteitsgedrag via flankerende beleidsmaatregelen. Dit betreffen alle niet-infrastructurele maatregelen die het effect van duurzame infrastructurale maatregelen ondersteunen en mensen overtuigen om voor de duurzame vervoerswijzen te kiezen ('persuasion'). Het hoofddoel: een mental shift teweeg brengen, die de duurzame vervoerswijzen op de voorgrond plaatsen.



Figuur 25: Push-pull-persuasion (VECTRIS)

## GEBRUIKSGEMAK VERHOGEN

- Onder meer het inzetten op ticketing & tariefintegratie, multimodale routeplanners en informatiepanelen.

## VERLEIDINGSSTRATEGIE

- Consumentengerichte **informatiecampagnes**: nudging
- Bereikbaarheidscommunicatie: impactmanagement
- **Proefaanbod**

## FLANKERENDE BELEIDSMAATREGELEN

- **Gedragbeïnvloeding via financiële prikkels & incentives**: differentiëren van parkeertarieven, gedifferentieerde tarieven van OV, geïntegreerde abonnementsvormen (P+R)
- **Gedragbeïnvloeding via regelgeving & fiscale maatregelen**: vb. LEZ

## WOON-WERKVERPLAATSINGEN

- Een **mobilitatsscanner** die de werkgever inzicht biedt in het huidige en potentiële verplaatsingsgedrag i.f.v. het HR- en locatiebeleid
- **Ondersteuning** bij de overstap van auto naar duurzame alternatieven (fiets, openbaar vervoer, gecombineerde trips)
- **Opleidingen** inzake het nieuwe werken of leidinggeven op afstand
- Begeleiding bij de verhuizing naar een goed bereikbare locatie
- Themabijeenkomsten om elkaar te inspireren

## ONTSLUITING KMO ZONES EN INDUSTRIËLE INDUSTRIETERREINEN

- Gezamenlijk op zoek gaan naar **collectieve mobiliteitsoplossingen voor werknemers**.
- Case per case te werken vanuit de mobiliteitsnoden en -mogelijkheden voor de bedrijvenscluster in kwestie.

## SCHOLEN

- **Communicatie en sensibilisering** naar leerlingen en hun ouders, waarbij we hen bewust maken van de impact van mobiliteit op de samenleving en van het effect van hun eigen keuze van vervoermiddel.
- **Stimuleren van duurzame keuzes** door bijvoorbeeld het opzetten van een fietspooling of beloningssystemen voor leerlingen die te voet of met de fiets komen, of door het aanbieden van een kaart met veilige routes.

- Overleg met de gemeente over de **inrichting van de schoolomgeving**, het al dan niet organiseren van een schoolstraat, parkeren op afstand, veilige looproutes enzovoort.

Er wordt daarnaast focus gelegd op een leesbaar fietsnetwerk die via een bewegwijzeringssysteem de verschillende attractiepolen in de gemeente met elkaar verbindt. Men komt als het ware tot een metronetkaart voor de fiets (zie hoofdstuk 4.3.3).

Het flankerend beleid wordt uitgebreid uitgewerkt binnen het kader van fase 3, het beleidsplan. Er zal aandacht gaan naar: sensibiliseren, informeren, educatie, vervoersmanagement, handhaving en infrastructuur voor verschillende doelgroepen (bedrijven, scholen, vrijetijdsverenigingen etc.).

## 4.3. DUURZAAM SCENARIO

### 4.3.1. INLEIDING

Het duurzaam scenario geeft vorm aan de beoogde doelstellingen. Het doel van de vervoerregio is komen tot een modal shift naar 50% gemotoriseerd verkeer – 50% duurzame vervoerswijzen. Brecht zit nog niet aan deze verhouding en zal in de komende jaren ernaar streven om dit doel te bereiken. Het verplaatsingsgedrag is een belangrijke factor. Studiewerk toonde aan dat vele verplaatsingen op de korte afstand met het privaat gemotoriseerd verkeer worden afgelegd. Via infrastructurele aanpassingen, aanpassingen in het netwerk en een sterk flankerend beleid zet de gemeente zich op weg naar een duurzamere modale verdeling.

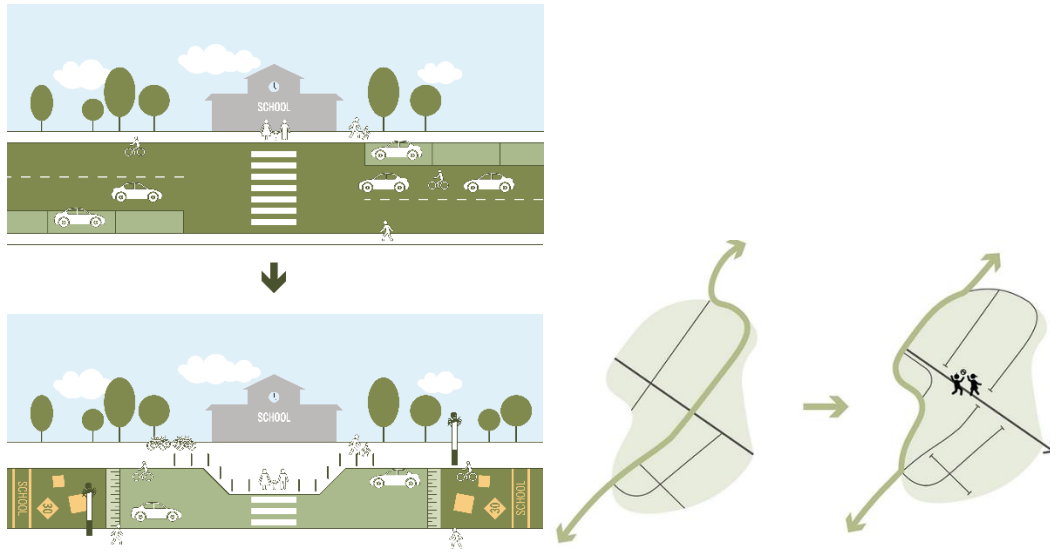
### 4.3.2. STAPPERS

#### INLEIDING

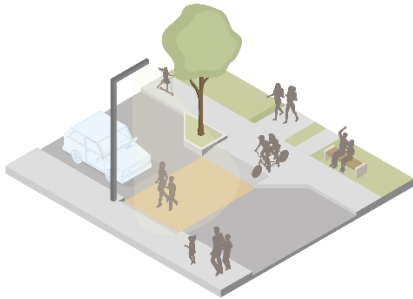
De stappers of voetgangers vormen de basis van een inclusieve mobiliteitsvisie. Tijdens een verplaatsing worden fietsers, busgebruikers, treingebruikers en autogebruikers automatisch ook voetgangers om de laatste (honderden) meters te overbruggen. Anderen verplaatsen zich vaker te voet, of zien het zelfs als hoofdvervoerswijze. Een sterk, fijnmazig voetgangersnetwerk en kwaliteitsvolle infrastructuur gaat iedereen aan.

Een kwaliteitsvol voetgangersbeleid bevat volgende aspecten:

- Een trage wegnnet dat via kwaliteitsvolle doorsteken en landwegen een verkorte reisroute biedt aan de actieve weggebruiker en die zo lokale korte verplaatsingen te voet aanmoedigt.
- Een kwaliteitsvolle en veilige aansluiting van de trage wegen op de rijwegen.
- Een sterke focus op toegankelijkheid voor mensen met een beperkte mobiliteit door het voorzien van voldoende brede en obstakelvrije voetpaden.
- Een nadruk op een verbeterde verblijfskwaliteit. Het beleven van de beschikbare publieke open ruimte centraal stellen via vergroeningen in het straatbeeld, ontharding, opwaarderen bestaande parken, speeltuinen en zitplaatsen.
- Inzetten op veilige schoolomgevingen en zorginstellingen. Deze omgevingen benaderen vanuit het oogpunt van de gebruiker (het kind en de ouderen).
- Focus op een veilige oversteekbaarheid.



*Figuur 26: Omvorming tot veilige schoolomgeving (fig. links) en kindvriendelijk netwerk (fig. rechts) - VECTRIS*

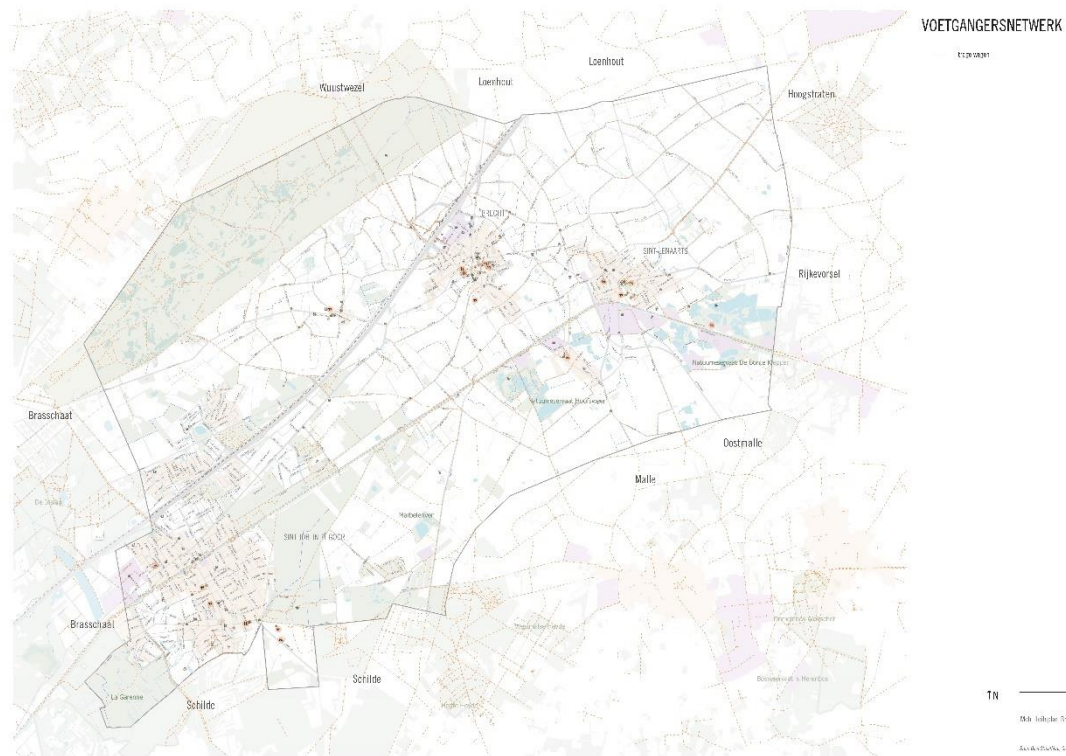


*Figuur 27: Aansluiting trage weg op rijbaan (type wegversmalling, verlichting en oversteekstrook) - VECTRIS*

Op buurtniveau wordt de leefbaarheid en veiligheid naar de voorgrond geplaatst middels het kader van de mix-wijken. Een omvattend concept dat wijken op maat van jong en oud als norm stelt en dat streeft naar een meer gelijkwaardige ruimteverdeling tussen de verschillende vervoerswijzen. Een gemeente waar iedereen zijn plaatst krijgt om zich vrij te bewegen.



*Figuur 28: Hervreiding publieke ruimte, iedereen heeft zijn plaats (VECTRIS)*



## MIX-WIJKEN (FIX THE MIX)

**Mix-wijken** zijn gefocust op het verbeteren van de verkeersveiligheid, als een inrichting van autoluwe buurten. Het idee gaat dat de woonzones van een gemeente worden opgedeeld in **mobilitetskamers**. De woonruimte ('**leefkamers**') tussen de lokale ontsluitingswegen worden als één kamer bekeken. Binnen die zone wordt het universal design-concept geïntroduceerd met sterke focus op buurten waar kinderen zelfstandig en veilig kunnen spelen (autonoom van 8 tot 88 jaar). Dit betekent dat sluipverkeer maximaal ontmoedigd wordt en de snelheid wordt verlaagd, waardoor de focus komt te liggen op een duurzame woongerichte aanpak binnen de mix-wijk.

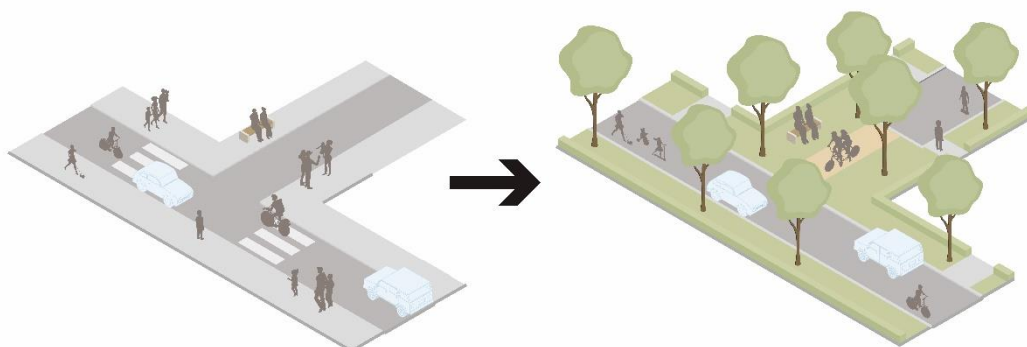
Het is belangrijk om **de grens tussen de mix-wijk en het hogere wegennet** te markeren via verkeersremmende maatregelen, duidelijke signalisatie te voorzien en parkeren te bundelen aan de rand van de wijk. Het is daarbovenop belangrijk dat de grenzen tussen de mix-wijken vlot oversteekbaar zijn en dat barrièrewerking minimaal blijft. De oversteekbaarheid en leesbaarheid wordt op die punten minstens even belangrijk als de doorstroming van gemotoriseerd verkeer op die assen.



Figuur 29: Mix-wijk (Fietsberaad Vlaanderen)

Ook **binnenin de mobiliteitskamers** zijn aanpassingen voor een kindveilige inrichting belangrijk. Een lage snelheid is hier belangrijk, net als de positie van het autovoertuig t.o.v. de andere weggebruikers. Auto's zijn te gast, invoeren van woonerven en zone 30 zijn er de norm. Bij woonerven wordt de opdeling voetpad-fietspad-rijbaan veel minder belangrijk, omdat het gehele straatbeeld kan ingenomen worden door voetgangers en fietsers met aangepaste snelheid, spelende kinderen, ouderen met en zonder rollator etc. De focus ligt op de **verblijfskwaliteit**. Wanneer de budgetten het niet toestaan om op grote schaal wegen herinrichten kan geopteerd worden voor een woonerf met stoep. Bij herinrichting dient de focus eveneens te liggen op ontharding en een verbinding met de omliggende groene- en blauwe netwerken. Als woonerven niet wenselijk zijn en de weg wordt veel door fietsers gebruikt, dan kan ook een fietsstraat worden aangelegd. Fietsstraten kunnen dan ook fungeren als fietslinten die door de 'woonkamers' lopen dwars over de randstraten.

Het fix the mix concept gaat alle vervoerswijzen aan. De wijken worden samenhangende verblijfsgebieden, als rustpunt voor bewoners. Hierbij liggen er kansen voor de verdere vergroening van de publieke ruimte. Onder meer via lokale ingrepen in de verkeerscirculatie kan men lokaal leefbare buurtplekken en ontmoetingsplaatsen creëren.



Figuur 30: Ontharden en vergroenen door lokale circulatiemaatregel (VECTRIS)

## STAPPERSNETWERK BRECHT

De onderstaande kaart toont de bestaande trage wegverbindingen en doorsteekwegen voor voetgangers (en fietsers) in de gemeente Brecht.

Er wordt een nieuwe trage wegverbinding voorgesteld tussen de nieuwe scholencampus 'De Sleutelbloem' en de Leerlooiersweg.



Figuur 31: Gewenst voetgangersnetwerk gemeente Brecht

### 4.3.3. TRAPPERS

#### INLEIDING

Trappers, ofwel de fietsers vormen het basisvervoersmiddel voor de middelgrote afstanden. De opkomst van elektrische fietsen zorgt ervoor dat de fiets voor een bredere bevolking toegankelijk wordt. Deelfietsen zorgen dan weer voor een verbeterde verbinding van de laatste kilometer tussen halte en bestemming. Bakfietsen worden steeds meer ingezet voor logistieke verplaatsingen door bedrijven en voor inkopen door gezinnen. Een kwaliteitsvol fietsersbeleid bevat volgende aspecten:

- Een uitgebouwd fietsnetwerk op bovenlokaal niveau en een fijnmazig lokaal netwerk binnen en tussen de woonwijken en bestemmingen.
- Fietsroutes aangepast voor iedereen: de functionele woon-werkfietser, de recreatieve fietser, de snelle fietser, de trage fietser, de jonge en de oude fietser etc.
- Directheid van routes nastreven.
- Autoluwe, ontvlechte fietsroutes in de wijken, met maximale focus op verkeersveiligheid.
- Kwaliteitsvolle en conforme fietspaden op de grotere fietsassen met breed wegprofiel, veilig gemengd verkeer binnen de zone 30.
- Inzetten op de beleving van de fietsroutes met aangename verkeersleefbare omgeving.
- Inzetten op een veilige oversteekbaarheid van drukke wegassen.



- Sensibiliseren van fietsers door het nemen van talrijke acties op gemeente-, bedrijfs-, verenigingen- en individueel niveau.

## HIERARCHIE VAN EEN FIETSNETWERK

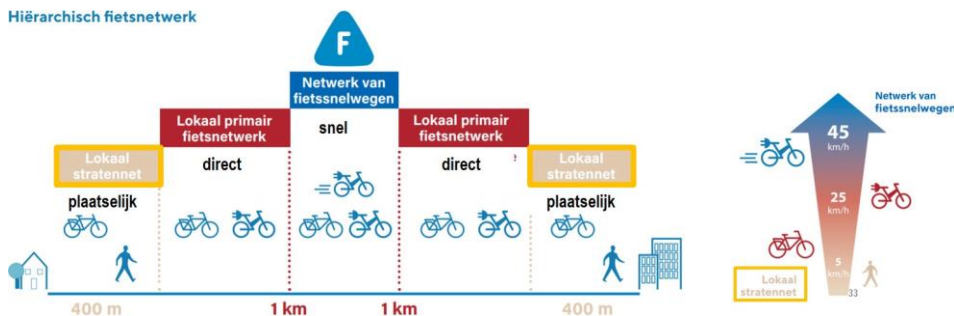
### ***Van fietssnelweg tot lokale fietsroute***

Op Vlaams, provinciaal en op vervoerregio niveau werd het bovenlokaal fietsnet van Brecht en omgeving uitgetekend. De hoogste categorisering gaat naar de **fietssnelwegen** die een snelle, bovenlokale verbinding maken tussen steden en hun omliggende gemeenten, alsook tussen gemeenten onderling. Daarna, op een lager niveau komen de **bovenlokale functionele fietsroutes** die het netwerk definieert tussen de kernen binnen een gemeente en tussen de omliggende gemeenten. Daaronder komen de lokale, plaatselijke fietsroutes die de lokale bestemmingen ('attractiepolen') binnen een wijk met elkaar verbinden. De aanrijroutes voor de scholen (Maplix en schoolroutekaart) zijn hiervoor een belangrijk vertrekpunt. De **lokale fietsroutes** worden gedefinieerd door de gemeente zelf.

Elke categorie binnen het fietsroutenetwerk heeft een functie gaande van functionele verplaatsingen (woonwerk, woon-school verkeer bijv.) tot recreatieve verplaatsingen (vrije tijdsbesteding). Waar functioneel fietsen eerder om efficiëntie draait (zo snel mogelijk van A naar B komen), gaat het recreatief en sociaal fietsen eerder om de beleving en ervaring. Dit bepaalt mee de snelheid en infrastructuur op het traject.



Hiërarchisch fietsnetwerk

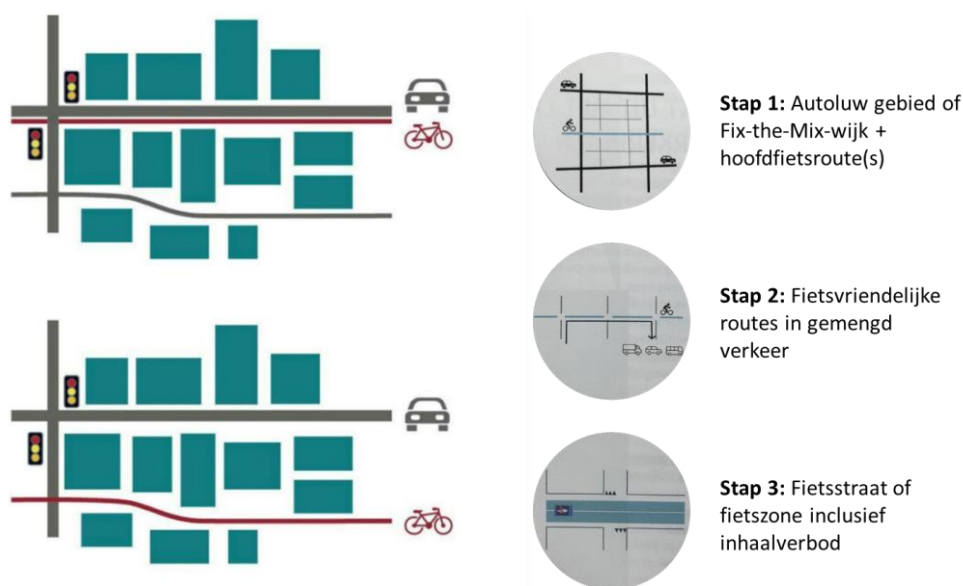




Figuur 32: Concept: categorisering van fietsnetwerk (bron: brochure stadsfietsroute FR30 Brugge, stad Brugge)

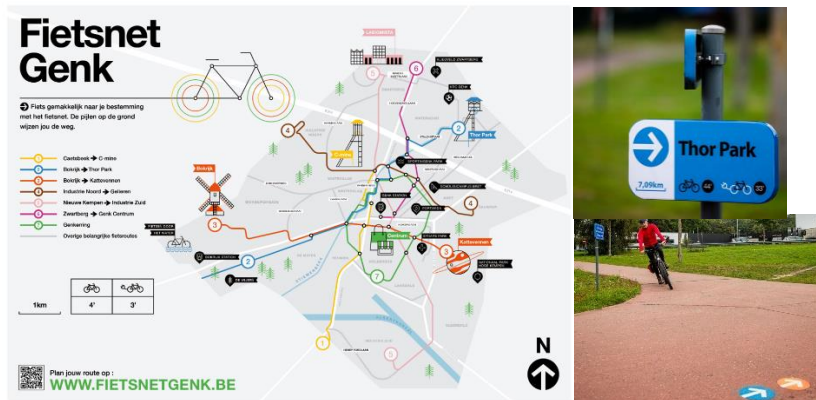
### Ontvlechte fietsroutes

Binnen een wijk met zone 30 kan gemengd verkeer auto-fiets meestal veilig plaatsvinden. Om lokale, plaatselijke fietsroutes tussen attractiepolen (jeugdbeweging, scholen, markt...) binnen de wijk of de kern aantrekkelijker te maken en te onderscheiden van de andere wegen kan ingezet worden op 'ontvlechte fietsroutes'. Via enkele lokale ingrepen (aanpassing voorrangregeling en circulatiemaatregelen) kunnen waar mogelijk en volgens de netwerklogica de autoroutes en fietsroutes binnen een wijk van elkaar ontvlecht worden, met autoluwe fietsassen tot gevolg. De invoering van een fietsstraat (30 km/u, auto's mogen fietsers niet inhalen) accentueert de bevoorrechte positie van de fiets. In het wegbeeld wordt zo het lokale fietsnet duidelijk voor elke weggebruiker.



Figuur 33: Visieconcept: ontvlechte fietsroutes

Een netwerk van lokale fietsroutes die duidelijk zichtbaar zijn in het wegbeeld zorgen voor een hefboom naar meer lokale veilige fietsverplaatsingen. Men kan zo een 'metrokaart' van lokale fietsroutes in de gemeente bekomen met 'haltes' aan de scholen, jeugdbewegingen, kerk, evenementenzaal..., gekoppeld aan een duidelijke bewegwijzering en markering op het wegdek.



Figuur 34: Lokaal fietsnet Genk --> concept: 'metrokaart' van lokale fietsroutes (stad Genk)

## FIETSNETWERK BRECHT

De bevraging van Maplix, bewoners- en stakeholdervergaderingen en de input vanuit de gemeentelijke diensten en het studiebureau leidde tot volgende netwerkkaart voor de fiets in Brecht. Deze kaart is voorlopig en wordt verder verfijnd in kader van het beleidsplan mobiliteit Brecht.



Figuur 35: Gewenst fietsnetwerk gemeente Brecht

## Fietssnelwegen

Fietssnelwegen zijn de ruggengraat van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.

- Fietssnelweg F15 (Antwerpen-Turnhout) via kanaal Dessel-Schoten.
- De gemeente Brecht wenst langsheen de E19 ook een fietssnelweg op de kaart te zetten, als snelle, comfortabele fietsroute in de toekomst. De gemeente wilt dit blijvend op de agenda zetten bij de verantwoordelijke beheerders.

### ***Bovenlokale functionele fietsroutes***

Bovenlokale functionele fietsroutes verbinden de woonkernen en gemeentekernen met attractiepolen zoals dorpskernen, winkelcentra, sportcentra, culturele centra, scholen en bedrijventerreinen. Ze zijn de kortste verbinding en lopen daardoor meestal als fietspad langs drukke wegen (historische steenwegen die bijvoorbeeld van centrum naar centrum lopen). In Brecht zijn dit:

- Hoogstraatsebaan;
- Bevrijdingsstraat-Kerkstraat-Dorpsstraat;
- Oostmallebaan (tussen Vaartkant rechts en grens Oostmalle);
- Mallebaan;
- Groot-Veerle (tussen Klein-Veerle en grens Malle);
- Venusstraat - Bethovenstraat;
- Wuustwezelsteenweg;
- Veldstraat-Hofstraat;
- Heiken – Lessiusstraat – Biest – Gasthuisstraat;
- Schotensteenweg-Eikenlei;
- Eyndovensteenweg;
- Westmallebaan (tussen Eyndovensteenweg en Abdijlaan);
- Abdijlaan;
- Kapelstraat-Brasschaatbaan;
- Bethaniëlei – Kerklei - Brugstraat – Handelslei - Beukenlei;
- Kattenhoflaan.

Alternatieve bovenlokale functionele fietsroutes zijn routes die parallel lopen aan de functionele fietsroutes, langs rustigere, autoluwe gemeentewegen. In Brecht zijn dit:

- Klein-Veerle – Vaartstraat;
- Oudaenstraat-Mieksebaan (tussen Bethovenstraat en Hoge Mereyt)- pad langs de spoorweg – Spechten-dreef – Madoudreef. Het tracé van deze functionele fietsroute komt in grote lijnen overeen met de wensen van de gemeente Brecht tot omvorming naar een fietssnelweg (zie fietssnelwegen).

### ***Lokale fietsroutes***

Lokale fietsroutes: geen verdere categorisering. In principe kunnen fietsers op alle lokale wegen vrij fietsen. De lokale fietsroutes verbinden de wijken en attractiepolen binnen een kern onderling met elkaar en vullen de hiaten van het bovenlokaal fietsnetwerk op. De aanrijroutes naar de scholen vormen een belangrijke basis.

Volgende routes worden als **lokale fietsroutes** naar voren geschoven. Deze lijst wordt mogelijk nog aangepast en aangevuld:

- Kloosterstraat: tussen grens Loenhout en Hoogstraatsebaan;
- Trage weg tussen Hoogstraatsebaan en Sint-Lenaarts Sint-Leonarduskerk, parallel aan de F. Pacquéelaan;
- Dorpsstraat – Heihoefke ;
- Heihoefke – Oostmalsebaan (te bekijken in functie van herinrichting);
- Bremstraat-Bossstraat-Kraaijenhorst;

- Dorpsstraat – J. Cardijnlaan – E. Van Notenlaan – Koningsstoel – Broeckhovenstraat;
- Leemstraat-Kleistraat-Duivelstraatje;
- Kanaallaan – Van Pulsstraat – H. Schoofsstraat;
- Nollekensweg – Gemeenteplaats
- Station Noorderkempen – Ambachtslaan – Borghthoevestraat – Lange Pad;
- Hofstraat-Veldstraat;
- Mudaeusstraat – Leerlooiersweg – Ploegsdijk – Schotensteenweg;
- Schotensteenweg – Hoge Mereyt – Mieksebaan;
- Andrélaan tussen Mieksebaan en Schotensteenweg;
- Schotensteenweg – Bareellaan – Baan op sas 3 – sas 3 – Dopheidelaan – Dennenlaan;
- Vaartlaan tussen Brugstraat en grens Schoten;
- Anti-tankkanaal;
- Holleweg – Hoge weg – Zandstraat – (Zandschel) – M. Wildersplein;
- Hogebaan;
- Kapelweg – E. Cavallaan – Sportveldlaan;
- Kerkhofstraat – H. Consciencestraat;
- Braakstraat – Korte Nieuwstraat;
- P. Benoitlaan en De Renlaan.

### ***Recreatief fietsknooppuntennetwerk***

Het recreatief fietsknooppuntennetwerk vult het lokale en bovenlokale fietsnet aan. Dit netwerk is volledig bewegwijzerd en is een initiatief van Toerisme Provincie Antwerpen.

## 4.3.4. OPENBAAR VERVOER

### INLEIDING

Het openbaar vervoersnet is een drager van mobiliteit op bovenlokaal niveau. Brecht heeft een treinstation (Noorderkempen) en heeft enkele kernnetlijnen op haar grondgebied. Het netwerk openbaar vervoer werd opgemaakt door de vervoerregio Antwerpen, waar de gemeente Brecht doorheen het proces constant betrokken is geweest. De vervoerregio volgt het principe van de basisbereikbaarheid. De grote kernlijnen worden hierbij sterker uitgebouwd met verhoogde frequentie en toegankelijke halte-infrastructuur. Voor de verplaatsingen van de laatste kilometer tussen halte en bestemming/herkomst wordt gerekend op vervoer op maat (deelfietsen, shuttlebussen, eigen verplaatsing) met Hoppinpunten als knooppunten op strategische plaatsen in de gemeente waar men eenvoudig kan overstappen tussen de vervoersmiddelen. Het vervoer op maat wordt vorm gegeven door de vervoerregioraad, waar de gemeente deel van uitmaakt. De exploitatie van het openbaar vervoer blijft evenwel bevoegdheid van de exploitanten De Lijn en NMBS, waarbij de gemeente vooral inzet op overleg met deze instanties, onder meer in de Vervoerregioraad.

Een kwaliteitsvol lokaal openbaar vervoersbeleid bevat volgende aspecten:

- toegankelijke haltes met verhoogde perrons;
- aangename aanrijroutes voor voetgangers en fietsers naar de Hoppinpunten;
- goed uitgebouwde Hoppinpunten met aandacht voor de reiziger;

- een voldoende hoge treinfrequentie;
- efficiëntie van overstappen.

## OPENBAAR VERVOERSNETWERK BRECHT

### ***Korte termijnplan Netwerkkarta kernnet - aanvullend net***

In het kader van de vervoerregio Antwerpen is een nieuw openbaarvervoeraanbod uitgewerkt. De bussen en trams van het kernnet zorgen voor de verbinding tussen grote woonkernen en scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet.

Het aanvullend net bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolvervoer dat alleen tijdens de spitsuren bestaat, maakt deel uit van dit net.

Op bepaalde locaties of tijdstippen of voor bepaalde doelgroepen zijn het treinnet, het kernnet of het aanvullend net niet toegankelijk. Het vervoer op maat (d.i. flexvervoer) kan hier een oplossing bieden. Het aanbod binnen vervoer op maat varieert van een vooraf te reserveren Hoppinbus of Hoppintaxi die reizigers vervoert op afroep tot allerlei deelsystemen zoals deelauto's en deelfietsen. Ook het aanbod voor personen met een beperking (doelgroepenvervoer) valt hieronder.

De belangrijkste attractiepolen in de gemeente vallen binnen de invloedskringen van de haltes op dit nieuwe kernnet en aanvullend net. Binnen het nieuwe kernnet en aanvullend net wordt ingezet op de uitbouw van Hoppinpunten van waaruit het voor- en natransport kan worden geregeld.

De voorlopige netwerkkarta van de vervoerregio Antwerpen wordt hier overgenomen als netwerk openbaar vervoer. Volgende Hoppinpunten worden in Brecht gedefinieerd:

- interregionaal multimodaal knooppunt: station Noorderkempen;
- regionaal multimodaal knooppunt: P+R Sint-Job (op grondgebied Brasschaat);
- lokaal multimodaal knooppunt: Sint-Job Kruispunt, Overbroek Kerk, Brecht gemeentehuis en Sint-Lenaarts Dorpsstraat t.h.v. kerk.
- Collectief (school)vervoer

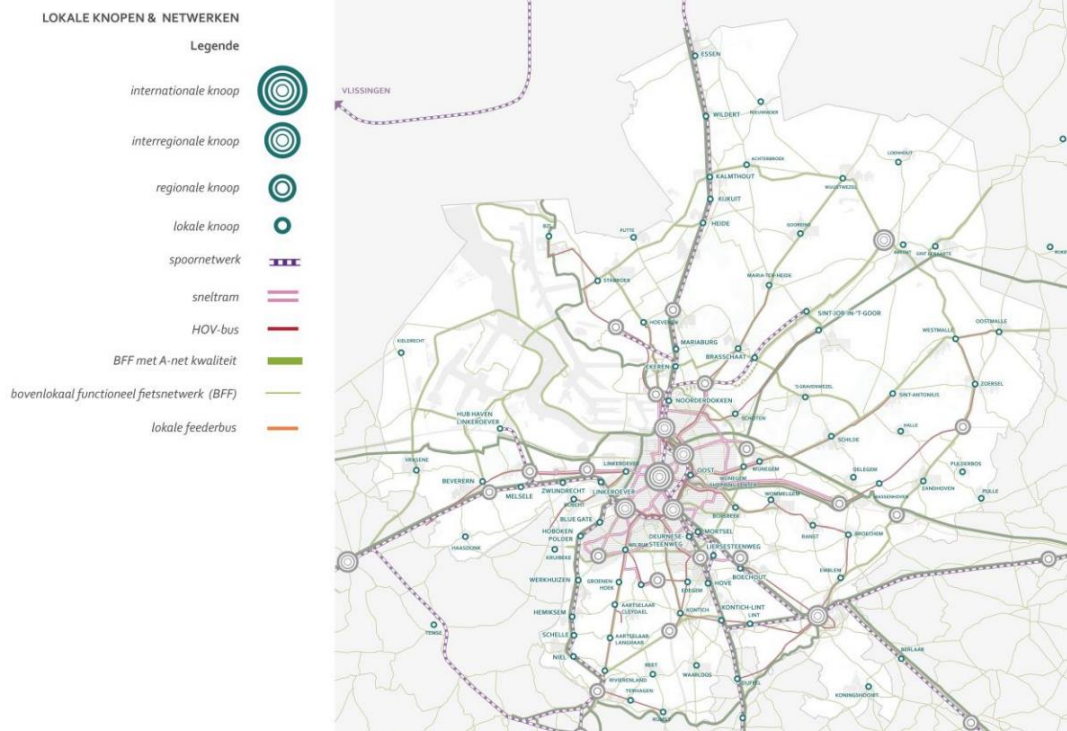


Figuur 36: Voorlopig openbaar vervoersnet Brecht (VVR Antwerpen met eigen bewerkingen)

### ***Middel(lange) termijn: Visie regionaal vervoersplan 'Routeplan 2030' Vervoerregio Antwerpen***

Het routeplan 2030 toont de (middel)lange termijnvisie van de vervoerregio Antwerpen. Voor Brecht zijn hier volgende visie-elementen opgenomen:

- Sint-Job: in eerste instantie de voorziening van een HOV-bus (hoogwaardig openbaar vervoer) naar Antwerpen. Op lange termijn kan onderzocht worden of Sint-Job een eigen station krijgt aan een nieuwe light-railverbinding naar Antwerpen.
- Station Noorderkempen: het verhogen van de treinfrequentie naar 2 treinen per uur in elke richting. Ook zouden er op termijn tot later in de avond treinen kunnen rijden.



Figuur 37: overzicht mobiliteitsknoten, spoorlijn naar Sint-Job, HOV buslijnen en Bovenlokaal functioneel fietsnet met A-net kwaliteit (vervoerregio Antwerpen)

### 4.3.5. PRIVAAT GEMOTORISEERD VERKEER (AUTO EN VRACHT)

#### INLEIDING

Het privaat gemotoriseerd verkeer bestaat steeds uit verkeer met lokale herkomst of bestemming en bovenlokale herkomst of bestemming. Er wordt maximaal gestreefd naar verkeer op het bovenlokaal verkeersnet, om in de wijken de verblijfsfunctie prioriteit te geven op de verkeersfunctie. In straten waarbij de verblijfsfunctie primeert ligt de snelheid laag, is er een hoge mate van speelbaarheid, beleving en ontmoeting, is (vracht)verkeer zonder bestemming in de wijk ongewenst en wordt parkeren maximaal gebundeld. Voor het bovenlokaal (vracht)verkeer worden alternatieven geboden op het bovenlokaal wegennet.

Een kwaliteitsvol gemotoriseerd verkeersbeleid bevat volgende aspecten:

- Een robuust wegennet met focus op doorstroming
- Vrachtroutenetwerk met interne bereikbaarheid van lokale bedrijventerreinen en rekening houdend met leefbaarheid van de dorpskernen
- Aandacht voor leerbare dorpskernen staat centraal
- Het minimaliseren van doorgaand (sluip)verkeer in de woonkernen, waar de verblijfsfunctie primeert op de verkeersfunctie;
- Het minimaliseren van doorgaand (sluip)verkeer door de open ruimtegebieden;
- Een doordacht snelheidsbeleid die inzet op self-explaining roads, waarbij het wegbeeld aangeeft welke snelheid er gereden mag worden, gekoppeld aan handhaving;
- Een parkeerbeleid die differentiëert op kort- en langparkeerders;
- Een parkeerbeleid die parkeren maximaal clustert om zoekverkeer te verminderen;

#### WEGENCATEGORISERING EN NETWERK BRECHT



## Theoretisch kader Vlaamse Overheid – Vervoerregio

Op Vlaams en op vervoerregio niveau werd het bovenlokaal netwerk voor gemotoriseerd vervoer bepaald. De snelwegen (Europese hoofdwegen) zijn hier de hoogste categorie, gevolgd door de regionale wegen en interlokale wegen. Op het laagste niveau vindt men de lokale wegen terug. Deze worden bepaald door de gemeente zelf. De lokale wegen zijn bedoeld voor de lokale ontsluiting van de kernen. Het uitgangspunt is het maximaal benutten van het hogere wegennet, om de lokale wegen (en wijkwegen) zo weinig mogelijk te belasten.

Nieuwe wegencategorisering			
Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
	Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
	Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
	Erftoegangswegen (EW)		

Tabel 1: Kader bovenlokaal en lokaal wegennet (MOW, AWW, 2019-2022)

Het bovenlokaal wegennet werd gedefinieerd binnen de vervoerregio Antwerpen. Er wordt mogelijk een wijziging voorgesteld in de centrumdoortocht van Brecht, waarbij de interlokale weg via de Ringlaan loopt en Biest-Lessiusstraat als centrumontsluitingsweg wordt gedefinieerd tussen Ring en Bethovenstraat. Voorts wordt de bovenlokale wegencategorisering aangehouden. Dit wordt nader bepaald in kader van het beleidsplan.

### Opdeling lokaal wegennet

De Vlaamse overheid definieert twee types lokale wegen: lokale ontsluitingswegen en lokale erftoegangswegen. Het lokaal wegennet wordt bepaald door de gemeente. In Brecht wordt ervoor gekozen een verdere lokale hiërcharisering te maken om een duidelijk afwegingskader te kunnen opstellen.

### Lokale kernverbindingsweg

Definitie: ontsluitingsweg tussen deelgemeenten en kernen die geen onderdeel uitmaken van het bovenlokaal wegennet.

Volgende assen worden voorgesteld als lokale kernverbindingswegen:

- Kloosterstraat;
- Molenheiken;
- Klein-Veerle – Vaartstraat – Venusstraat;
- Bethovenstraat tussen Wuustwezelsteenweg en Ringlaan;
- Veldstraat (tussen Ring en grens Loenhout);
- Eyndovensteenweg – Westmallebaan (tussen Eyndovensteenweg en Abdijlaan) – Abdijlaan;
- Krekelbergstraat;
- Kapelstraat – Brasschaatbaan;

- Bethaniëlei – Kerklei – Brugstraat – Handelslei.

### Centrumontsluitingsweg

Definitie: ontsluiting handelskern.

Volgende assen worden voorgesteld als lokale centrumontsluitingswegen:

- Doortocht Brecht (voorstel): Lessiusstraat-Biest;
- Hofstraat-Veldstraat (tussen Ring en Hofstraat);
- Kerkstraat – Dorpsstraat (tussen Kerkstraat en Hoogstraatsebaan).

### Wijkontsluitingsweg

Definitie: ontsluitende straat voor wijkkamers.

Volgende assen worden voorgesteld als lokale wijkontsluitingswegen:

- Mieksebaan (tussen grens Brasschaat en Andrélaan) – Andrélaan;
- Rommersheide F;
- Kattenhoflaan (te beslissen of dit een lokale kernverbindingsweg of wijkontsluitingsweg wordt);
- Zandstraat-Hogebaan-Holleweg;
- Vaartlaan tussen sluis 5 en Holleweg;
- Handbooglaan tussen sluis 5 en Holleweg;
- Hogebaan tussen Holleweg en Brugstraat;
- Bergsebaan – P. Benoitlaan (tussen Bergsebaan en Brugstraat).

### Bedrijfsontsluitingsweg

Definitie: lokale ontsluiting bedrijventerrein (zie ook: vrachtverkeer, hoofdstuk 4.4.5).

Volgende assen worden voorgesteld als bedrijfsontsluitingswegen:

- Vaartkant links – Houtstraat;
- Bosstraat (tussen N153 en Heihoefke) – Heihoefke (tussen Bosstraat en Kanaal) – Oostmalsebaan (N153a);
- Boudewijnstraat (tussen Paepestraat en N153);
- Klein-Veerle – T. Coertjenslaan (tussen N153 en bedrijventerreinen);
- Oostmalsebaan (tussen N153 en kanaal).

### Erftoegangsweg

Definitie: De laagste categorie binnen de wegencategorisering. Alle overige wegen, woonstraten en woonerven. Wegen die niet onder één van de andere categorieën vallen.

*\*doortocht Brecht: in de wegencategorisering van de vervoerregio is deze verbinding opgenomen als interlokale weg (bovenlokaal). Mogelijk wordt vanuit het mobiliteitsplan van Brecht voorgesteld deze as Biest-Lessiusstraat om te vormen tot lokale centrumontsluitingsweg. Dit is voorlopig ook zo meegenomen op onderstaande kaart. In kader van het beleidsplan wordt hier verder op ingegaan.*



Figuur 38: Gewenste verkeersstructuur Brecht bovenlokale en lokale wegcategorisering

Deze bovenstaande kaart is voorlopig en wordt verder verfijnd in kader van het beleidsplan mobiliteit Brecht.

## SNELHEIDSPLAN

### **Verkeersgebied - verblijfsgebied**

Een **verblijfsgebied** is een gebied waar het verblijven van de mens het uitgangspunt vormt. De verblijfs-waarde en -functie staan hier centraal. De publieke ruimte wordt ingericht op maat van de bewoners en gebruikers. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer is duidelijk ondergeschikt en bestemmingsverkeer primeert.

Een **verkeersgebied** is het gebied waar de doorstroming van de weggebruiker het uitgangspunt vormt. De inrichting van de weg richt zich naar een optimale doorstroming (van doorgaand verkeer). Een scheiding van de verschillende weggebruikers is meestal noodzakelijk.

De wegcategorisering bepaald de contouren van de verblijfskamers en mobiliteitskamers, elk met hun eigen beleid. Tussen de verblijfskamers en mobiliteitskamers lopen de bovenlokale wegen en lokale kern-ontsluitingswegen die als verkeersgebied worden bestempeld.

### **Verblijfsgebied opgedeeld in verblijfskamers**

- Binnen de verblijfskamers wordt gekozen voor een algemene zone 30.
- Binnen de verblijfskamers: toepassen van fix the mix principe als hiervoor de noodzaak bestaat.
- Binnen de bebouwde kom: bij wegbreedte (beschikbaar openbaar domein) van < 6 meter voor erfachtige aanleg opteren, omdat er niet genoeg ruimte is voor voldoende brede voetpaden-parkeren binnen het dwarsprofiel.

## Mobiliteitskamers

Wegen binnen de mobiliteitskamers hebben geen ontsluitende functie tussen kernen, wijkstraten of bedrijventerreinen. Het zijn wegen die door aangelanden en landbouwverkeer wordt gebruikt. Vaak zijn de wegen er smal. Er zou binnen deze kamers een duidelijk onderscheid kunnen gemaakt worden met de omliggende wegen met een hogere categorisering.

Er kunnen criteria vastgelegd worden voor wegen in de mobiliteitskamers buiten de bebouwde kom: er zou bijvoorbeeld in mobiliteitskamers voor straten van minder dan 6 meter uitgaan kunnen worden van 30 km/u. Op de andere wegen kan dan standaard worden uitgegaan van 50 km/u. Doorgaand verkeer ontmoedigen op deze wegen in buitengebied. Waar weg hier overlapt met fietsroute voorzien van minstens uitwijkhavens, zodat er gekruist kan worden met groot landbouwverkeer.

## Verkeersgebied

De bovenlokale wegen (Europese hoofdweg, regionale weg en interlokale wegen) en de lokale kernverbindingswegen.

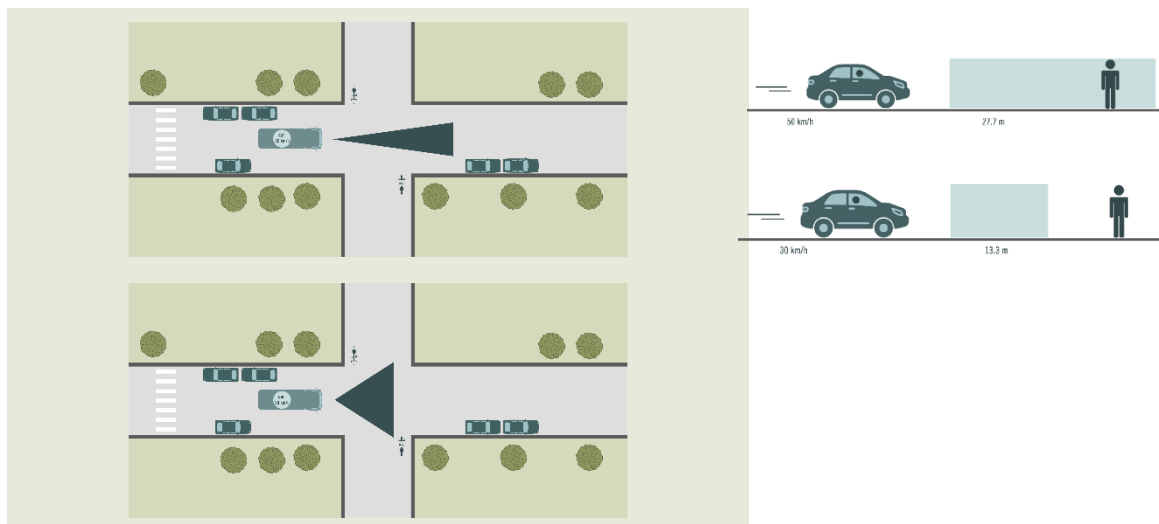


Figuur 39: Wegencategorisering bakent verblijfsgebied en mobiliteitskamers af

## Zone 30

### Voordelen zone 30

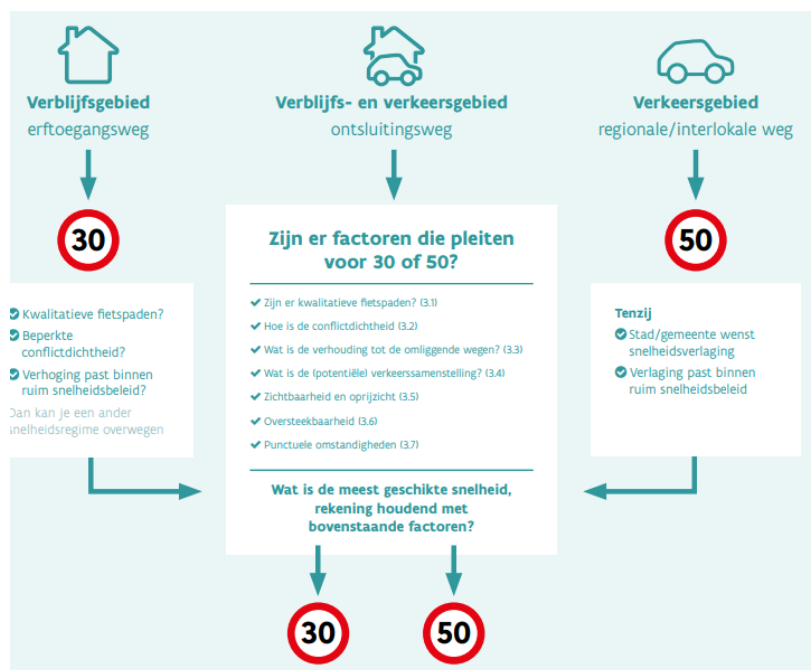
Hoe lager de snelheid, hoe breder het zichtveld (hoe minder kokerzicht). Weggebruikers worden minder gemakkelijk over het hoofd gezien. Een lagere snelheid zorgt ook voor een verlaging van de remafstand. Daarnaast is de impact bij een ongeval veel minder ernstig bij een lagere snelheid.



Figuur 40: Snelheid en remafstand en snelheid en gezichtsveld (VECTRIS)

### Afwegingskader zone 30

In straten waarbij de verblijfsfunctie belangrijker is dan de verkeersfunctie wordt een zone 30 sterk aangeraden. Op doortochten is er een verblijfs- en verkeersfunctie en dient een afweging gemaakt te worden. Op het bovenlokaal wegennet is de verkeersfunctie dominant.



Figuur 41: Afwegingskader zone 30 (bron: AWW/MOW)

## Snelheidskaart

Op basis van bovenstaande principes en de input vanuit het participatietraject wordt volgende snelheidskaart bekomen. Deze kaart wordt verder verfijnd in kader van het beleidsplan.



Figuur 42: Gewenste snelheidskaart Brecht

## INFRASTRUCTUUR & INRICHTINGSPRINCIPES

### ***Gepaste weginfrastructuur per type weg en snelheid (theorie)***

Onderstaande tabel geeft een theoretisch overzicht van de mogelijkheden naar snelheid, type verkeer, fietsinfrastructuur en maatregelen per wegencategorie.

- Bij de **bovenlokale wegen** is vrachtverkeer gewenst, wordt meestal 50-70 km/u toegepast, wordt bij voorkeur (zeker bij 70 km/u) geopteerd voor vrijliggende fietspaden.
- Bij **lokale ontsluitingswegen-verbindingswegen** is vrachtverkeer eventueel mogelijk (focus op lokaal vrachtverkeer), ligt het snelheidsregime op 50 km/u (in centrumdoortochten zonder fietspaden is 30 km/u met fietssuggestie aangewezen). Fietsstraten en schoolstraten zijn niet mogelijk.
- Bij **erftoegangswegen (woonstraten)** is vrachtverkeer ongewenst, ligt het snelheidsregime in principe op 30 km/u of lager. Fietsers rijden gemengd met het gemotoriseerd verkeer (eventueel bijkomend beschermd door fietssuggestiestroken). Lokale circulatiemaatregelen, schoolstraten, fietsstraten en woonerven zijn hier mogelijk.

	Bovenlokaal verkeer	Ontsluitingwegen	Erftoegangswegen
Type verkeer	Doorgaand	Interlokaal bestemming	Lokaal bestemming
Vrachtverkeer	Gewenst	Kan	Ongewenst
Snelheidsregime	70/50	50(30)	30/20
Fietsinfrastructuur	Vrijliggende fietspaden	Fietspaden (suggestiestroken)	Gemengd verkeer
Fietsstraat	Nee	Nee	Kan
Woonerf	Nee	Nee	Gewenst
Schoolstraat	Nee	Nee	Kan
Circulatiemaatregelen	Nee	Kan	Kan

Tabel 2: Wegtype, snelheid, fietsinfrastructuur en circulatiemaatregelen (VECTRIS op basis van vademecum fietsvoorzieningen (AWV))

Er kan nog verder gespecificeerd worden:

Bij de bovenlokale wegen: bij een snelheidsregime van 50 km/u zijn aanliggende fietspaden gewenst, bij 70 km/u of hoger zijn vrijliggende fietspaden gewenst.

Bij lokale wegen: de verkeersintensiteit en de functie van een straat dient als maatstaf voor de wegcategorie en het type fietsinfrastructuur. Zo is een fietsstraat pas veilig te organiseren bij een intensiteit van maximaal 200 pae/straat/spitsuur. De lokale kernverbindingsweg kan in onderstaand kader gelezen worden als bovenlokale weg, met voorkeur voor het lager snelheidsregime.

Wegcategorie	Max. snelheid	Intensiteiten (pae/u/straat)	fietsnetwerk	
			geen of lokaal	bovenlokaal
Woonstraten (erftoegangswegen)	30	200	gemengd	fietsstraat
Wijkverzamelweg	30	350		fietsuggestiestroken
Bovenlokale wegen	50	550	aanliggende fietspaden	
	70	/	vrijliggende fietspaden	
	90	/		

Tabel 3: Snelheid in relatie tot fietsnetwerk op lokaal wegennet (Vademecum fietsvoorzieningen en stad Turnhout (2020))

De bovenstaande tabel gaat uit van de maximale capaciteit van de weg in functie van de leefbaarheid, wat weergegeven is op onderstaande tabel.

Wegencategorie	Theoretische capaciteit (pae/u/rijstrook)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid (pae/straat)
Europese hoofdwegen	1800	-
Vlaamse hoofdwegen	1800	-
Regionale wegen	1800	-
Interlokale wegen	1800	-
Lokale ontsluitingswegen (steden/gemeenten/dorpen)	1200	-
Lokale ontsluitingswegen (centrum)	1000	550
Lokale ontsluitingswegen (wijken)	1000	350
Lokale erftoegangswegen (woonstraten)	-	200
Lokale erftoegangswegen (speelbaar)	-	50

Tabel 4: Intensiteiten in functie van de verkeersleefbaarheid (Mobiliteitsacademie (1991) en stad Turnhout (2020))

### **Vorrangsregeling (AWV afwegingskader)**

Onderstaande tabel geeft het afwegingskader weer voor de keuze tussen voorrang van rechts, voorrangsregeling, lichtenregeling of rotonde. Voor de gemeente is vooral de kruising van een lokale weg met een andere lokale weg relevant.

- Lokale weg type I = lokale kernverbindingsweg

- Lokale wegen type IIa en lib = centrumontsluitingsweg en bedrijfsontsluitingsweg
- Lokale weg type III = erftoegangswegen
- Een wijkontsluitingsweg zit tussen de lokale weg type II en lokale weg type III in.

wegcategori- sering	bubeko bubeko	snelheids- regime	primaire wegen		lee- en drillen	secundaire wegen			L1: lokale verbindingsweg	lokale wegen	
			I	II		I	II	III		L2A: gebiedsontsluitingsweg - L2B: stadsontsluitingsweg	L3: erfontsluitingsweg
primaire wegen	auto- snelweg	120 km/h	⊕	⊕		⊕	⊕	⊕	⊕ /	⊕ /	/
	autoweg	90 km/h	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕ /	/
	bubeko 50 - 70 km/h		⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕ /
	bubeko 70 - 90 km/h		⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕ /
secundaire wegen	bubeko 50 - 70 km/h				⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	bubeko 70 - 90 km/h				⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	bubeko 50 km/h				⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	bubeko 70 - 90 km/h				⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	bubeko 50 km/h				⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	bubeko 70 - 90 km/h				⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
lokale wegen	bubeko 30 - 50 km/h				⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	bubeko 50 - 70 km/h				⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	bubeko 30 - 50 km/h				⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	bubeko 50 - 70 km/h				⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	bubeko 30 - 50 km/h				⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	bubeko 50 - 70 km/h				⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕


Figuur 43: AWW afwegingskader keuze rotonde, verkeerslicht of voorrangeregeld kruispunt (AWW)

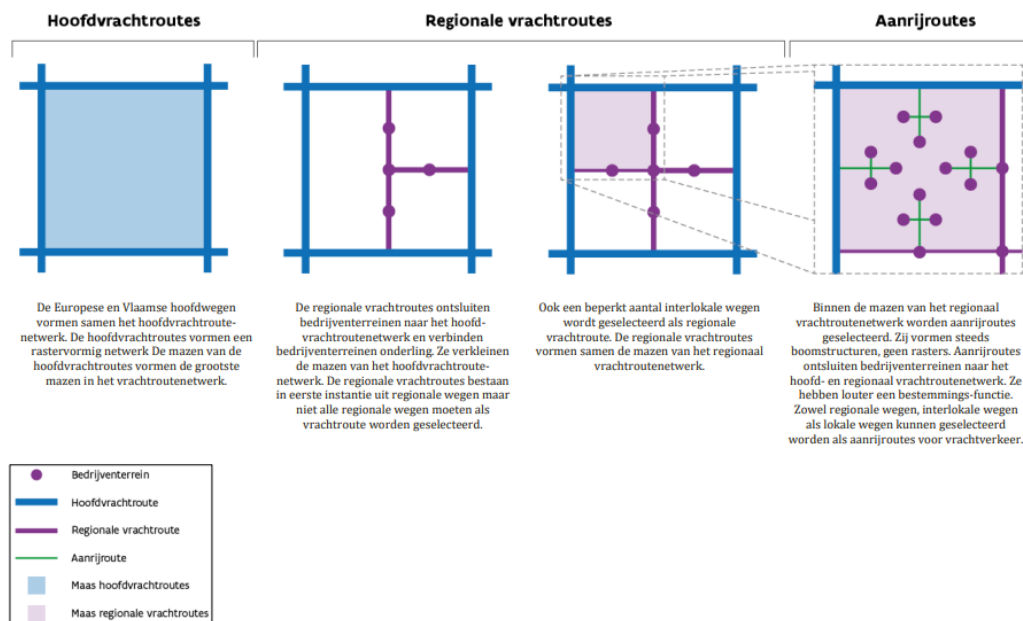
## VRACHTVERKEER

### **bovenlokale Categorisering**

Het regionaal vrachtrouten netwerk wordt op Vlaams niveau bepaald, in overeenstemming met de vervoer-regio's. Het in 2013 voor heel Vlaanderen uitgetekend ontwerp van vrachtrouten netwerk (met focus op de ontsluiting van grote (> 50ha) en regionale bedrijventerreinen), vormde hiertoe lang de basis. De nieuwe wegcategorisering (voor bestaande en nieuwe wegen), momenteel in uitwerking op Vlaams niveau, zal toelaten om de gewenste vrachtroutes verder te concretiseren.

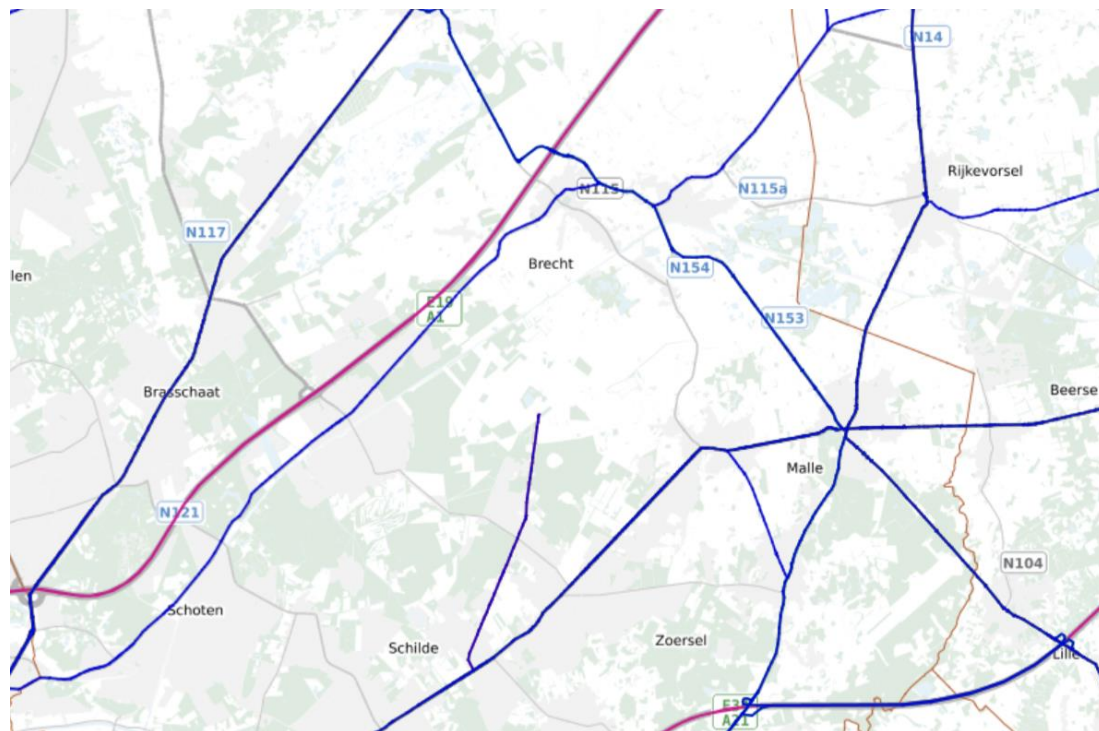
Algemeen wordt er gestreefd naar een robuust regionaal vrachtrouten netwerk bestaande uit hoofdvrachtrou-tes, regionale vrachtroutes en aanrijroutes. De aanrijroutes worden mee ingevuld door de gemeenten. Een lokale vertaling van dit vrachtrouten netwerk is nodig, gezien lokale bedrijventerreinen op dit bovenlokaal netwerk dienen te komen zonder hierbij een te grote impact op woonkernen te hebben.





Figuur 44: Kader robuust regionaal vrachtrouten-netwerk (bron: VVR)

Daarnaast zijn er de routes voor uitzonderlijk vervoer die reeds bepaald werden op Vlaams niveau.



Figuur 45: Vlaams Vrachtrouten-netwerk uitzonderlijk vervoer (AWV)

Bovenlokaal (vracht)verkeer kan potentieel geweerd worden met tonnagesluizen en ANPR camera's. Dit kan verder onderzocht worden in kader van het beleidsplan.

### Lokale categorisering

De lokale verbindingswegen vormen de drager van het vrachtrouten netwerk op lokaal niveau. Voor de specifieke ontsluiting van de bedrijvencusters binnen de gemeente worden er bedrijfsontsluitingswegen gedefinieerd. Binnen de gemeente Brecht zijn dit:

- Vaartkant links – Houtstraat;
- Bosstraat (tussen N153 en Heihoefke) – Heihoefke (tussen Bosstraat en Kanaal) – Oostmalsebaan (N153a);
- Boudewijnstraat (tussen Paepestraat en N153);
- Klein-Veerle – T. Coertjenslaan (tussen N153 en bedrijventerreinen);
- Oostmalsebaan (tussen N153 en kanaal).

Waar er door kernen moet gereden worden door vrachtwagens wordt aan snelheidsremming gewerkt.

## PARKEREN

Een parkeerbeleid is een sturend beleidselement. Door een strategie uit te tekenen kan men zowel op publiek als privaat domein bepalen waar en onder welke omstandigheden men kan parkeren.

### ***Publiek domein***

#### Een parkeerbeleid dat parkeren maximaal clustert om zoekverkeer te verminderen

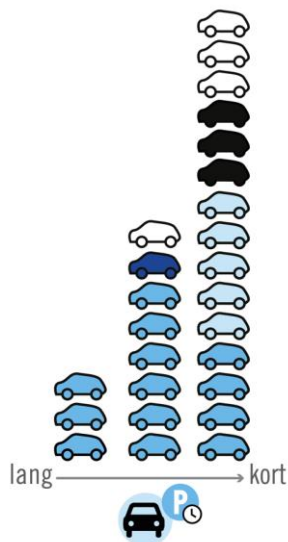
Het uitgangspunt is het maximaal clusteren van parkeerplaatsen op publiek domein.

- In de handelskernen zorgen clusterparkings gekoppeld aan duidelijke aanrijroutes voor minder zoekverkeer.
- In de wijken, maar ook in de winkelstraten ontstaat zo ruimte voor een kwaliteitsvollere verblijfsruimte met plaats voor vergroening en ontharding.

#### Een parkeerbeleid dat differentiëert op kort- en langparkeerders

Regulering van parkeren op basis van tijdsduur kan gericht zijn op het verhogen van de efficiëntie waarmee parkeerplaatsen benut worden, het bevoordelen van bepaalde doelgroepen bij het parkeren (bv. bewoners) of het verhogen van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit (bv. regulering om parkeercapaciteit te vervangen door openbaar groen). Eén langparkeerder (> 2 uur parkeren) staat equivalent voor ca. 10 kortparkeerders (< 2 uur parkeren). In bepaalde zones in de gemeente is het niet wenselijk om langparkeren te faciliteren.

- In winkelgebieden met kleinhandelszaken is een hogere parkeerrotatie net een voordeel voor winkelier en klant. Een parkeerbepanking tot max. 30 minuten is hier de hefboom.
- In de centrumdorpskernen zou een blauwe zone (bijv. 2 uur met parkeerschijf) in overweging genomen kunnen worden. Dit systeem bevoordeelt kortparkeerders (winkelen, zakelijk bezoek) tijdens de werkuren (9 - 18 u), zonder te moeten overgaan tot betalend parkeren. Bezoekers kunnen de wagen maar voor korte tijd parkeren, waardoor meer vrije plaatsen beschikbaar zijn voor de bewoners.

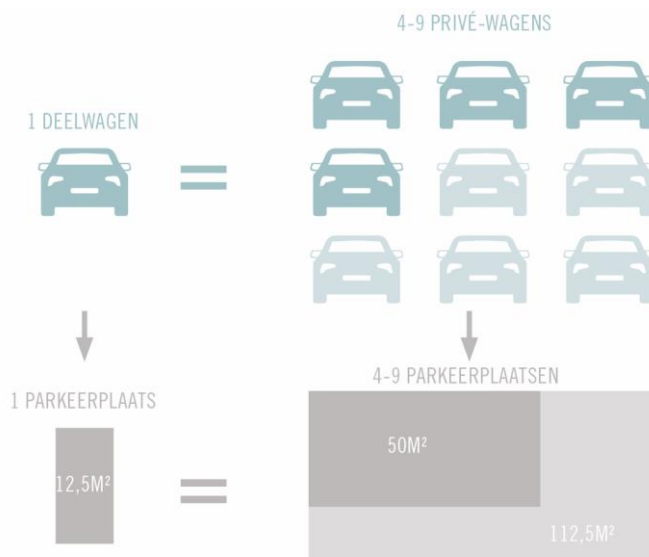


Figuur 46: Lang en kortparkeerders (VECTRIS)

### Een parkeerbeleid dat inzet op deelmobiliteit

Deelwagens zijn in opmars in Vlaanderen. Ook in buitengebied en suburbaan gebied bieden zij potentieel om bedrijven en gezinnen minder afhankelijk te maken van een eigen auto of van een tweede auto. Er bestaan deelwagensystemen met een vaste standplaats of met een variabele standplaats, er bestaan systemen die tussen burgers onderling worden gedeeld of die worden aangeboden door een private onderneming en er bestaan systemen die binnen een woonproject of bedrijf worden gedeeld of systemen die worden opengesteld voor alle omwonenden.

Deelwagens kunnen afhankelijk van het systeem 4 - 9 privéwagens vervangen. Gezien 1 parkeerplaats ca. 12,5 m<sup>2</sup> inneemt, is dit 50 - 112 m<sup>2</sup> dat vrijkomt bij het plaatsen van één deelwagen. Ruimte die kan herverdeelt worden naar betere voetgangers- of fietsersvoorzieningen, of naar meer publiek groen.



Figuur 47: Ruimte inname geparkeerde wagens. Potentieel deelwagens (VECTRIS)

### **Privaat domein**

#### Het uitwerken van een parkeerverordening

Het uitwerken van een gemeentelijke parkeerverordening zorgt voor een duidelijk kader voor zowel gemeente als ontwikkelaars omtrent het aantal te voorzien auto- en fietsstalplaatsen, de afmetingen, de ligging, de doelgroepen en deelmobiliteit. Het uitgangspunt is het maximaal voorzien van parkeerplaatsen op privaat domein, om op publiek domein de ruimte te krijgen voor een kwaliteitsvollere verblijfsruimte met ruimte voor vergroening en ontharding.

## 4.4. VARIANTEN

De varianten bieden een verder denkkader aan naar de invulling van het duurzaam scenario. Welke richtingen kunnen we met de gemeente uit? Waar liggen de hefboven om tot een duurzaam beleid te komen? Deze varianten werden ook voorgelegd aan de klankbordgroepen en burgerpanels.

### 4.4.1. VARIANT 1

#### ALGEMEEN KADER

**Variant 1** ziet de snelheidsverlaging naar 30 km/u in de woonwijken en delen van het buitengebied als basis, afgedwongen door verkeersremmende maatregelen en een sterk flankerend beleid. Er wordt ingezet op de voetgangers en de fietsers binnen het concept van leefbare kamers. Verlaging van de snelheid in de woonkernen tot 30 km/u en snelheidsremmende maatregelen zorgen voor een verfijnd en veiliger lokaal fietsnetwerk. Plaatselijke vergroeningselementen verhogen de leefbaarheid. Doorgaand verkeer wordt aangemoedigd het hoger wegennet te gebruiken. Daarnaast staat sensibilisering en handhaving centraal.

Er wordt in de volgende subhoofdstukken geduid hoe deze variant wordt ingevuld voor elke vervoerswijze.

#### WERKDOMEIN A

Zie trendscenario.

#### WERKDOMEIN B

##### ***Voetgangers***

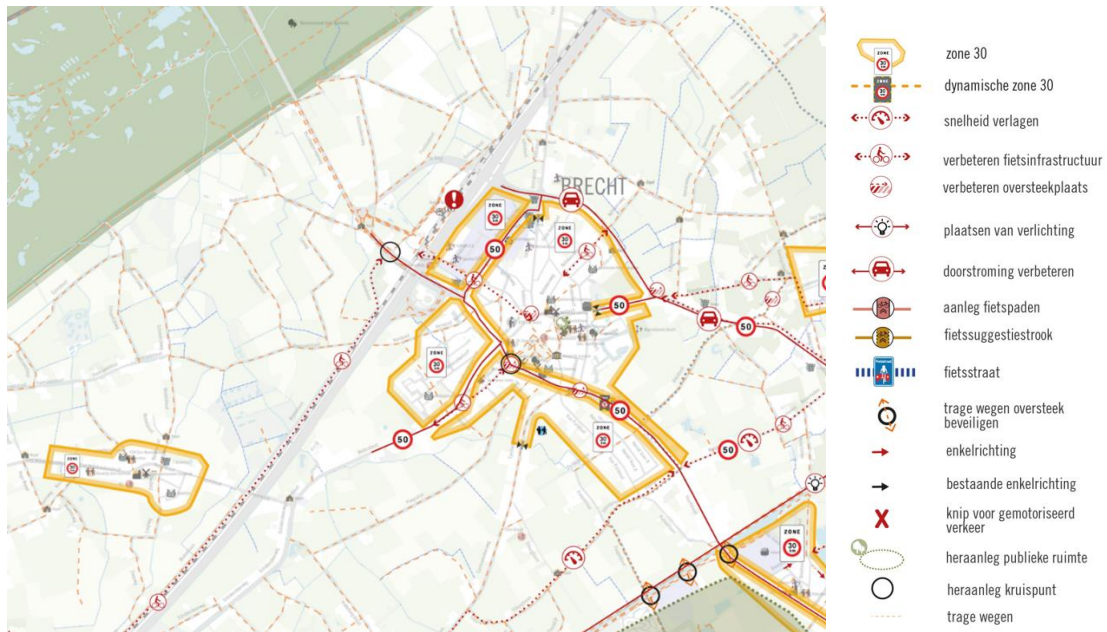
In de woonkernen wordt er een zone 30 ingevoerd. Ook in de doortochten van de dealkernen wordt de (dynamische) zone 30 ingevoerd. Een lagere snelheid betekent een beduidend lager risico op (zware) ongevallen. De oversteekbaarheid van de straten neemt toe. Binnen de zone 30 gaat bijkomende aandacht naar veilige schoolomgevingen en schoolroutes. Er gaat aandacht uit naar een kwaliteitsvol trage wegennet.

De wijken worden rustiger, er komt meer nadruk op spel en ontmoeting te liggen. Om dit te faciliteren en daarnaast ook het rustige karakter van de kernen te accentueren wordt geïnvesteerd in de publieke ruimte en een aantrekkelijk openbaar domein. De gemeente zet in op klimaatrobustheid via onthardings- en vergroeningsprojecten.

##### **Brecht**

- Invoering zone 30 in de wijken.
- Invoering zone 30 in smalle straten (< 6m) in buitengebied met focus op ontmoedigen doorgaand (vracht)verkeer (eventueel tractorsluis, tonnagebeperking, bebording uitgezonderd plaatselijk verkeer).
- Fijnmazig voetgangersnet die vanuit het centrum de omliggende wijken bediend. Het trage wegennet en het voetgangersnetwerk uit het masterplan doortocht Brecht wordt als basis genomen.
- Versterking verkeersveiligheidsmaatregelen in schoolomgevingen en schoolroutes.
- Nieuwe trage weg tussen nieuwe schoolcampus De Sleutelbloem en de Leerlooiersweg met beschermde oversteek op plateau aan Eyndhovensteenweg.
- De investering in kwaliteitsvolle, conforme voetpaden met aandacht voor de toegankelijkheid van mensen met een verminderde mobiliteit.

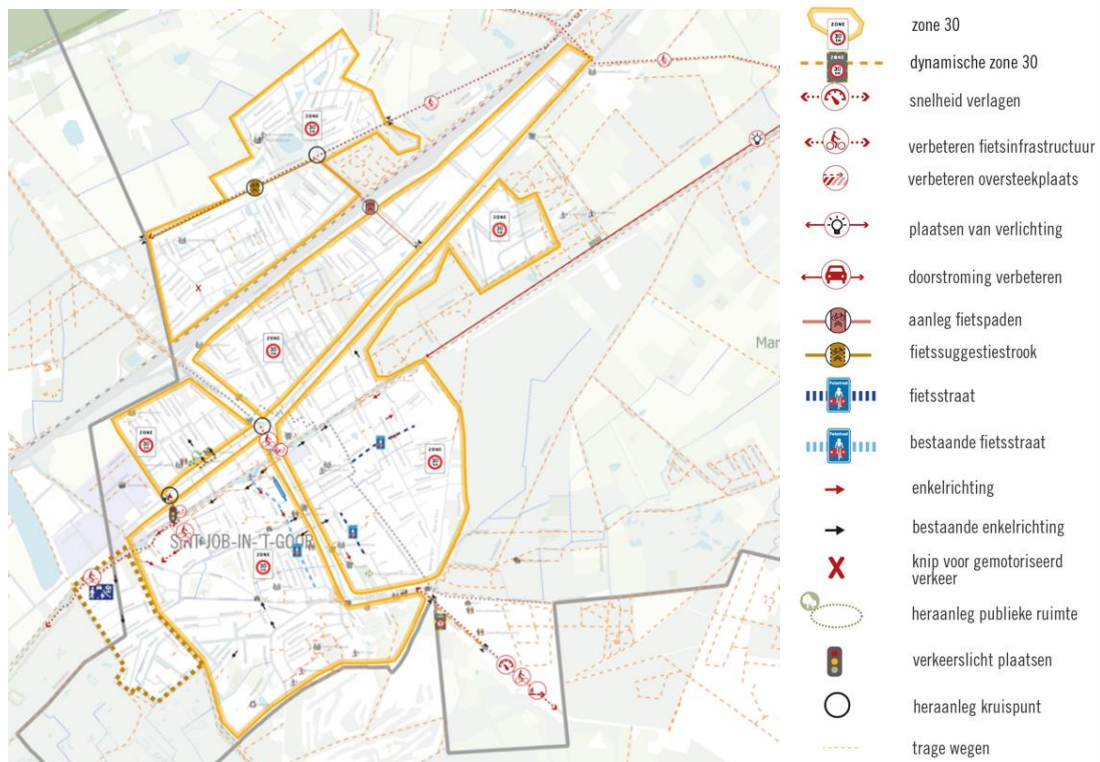
- Aandacht voor een verbeterde oversteekbaarheid aan de Vaartstraat-Venusstraat (t.h.v. Molenstraat, t.h.v. Schoolstraat), aan Biest-Lessiusstraat (t.h.v. Hofstraat, t.h.v. Ring-Heiken), aan Nollekensweg x Ring....
- Vergroenen en ontharden van het Gemeenteplein.



Figuur 48: Variant 1 voetgangers kern Brecht

### Sint-Job-in-'t Goor

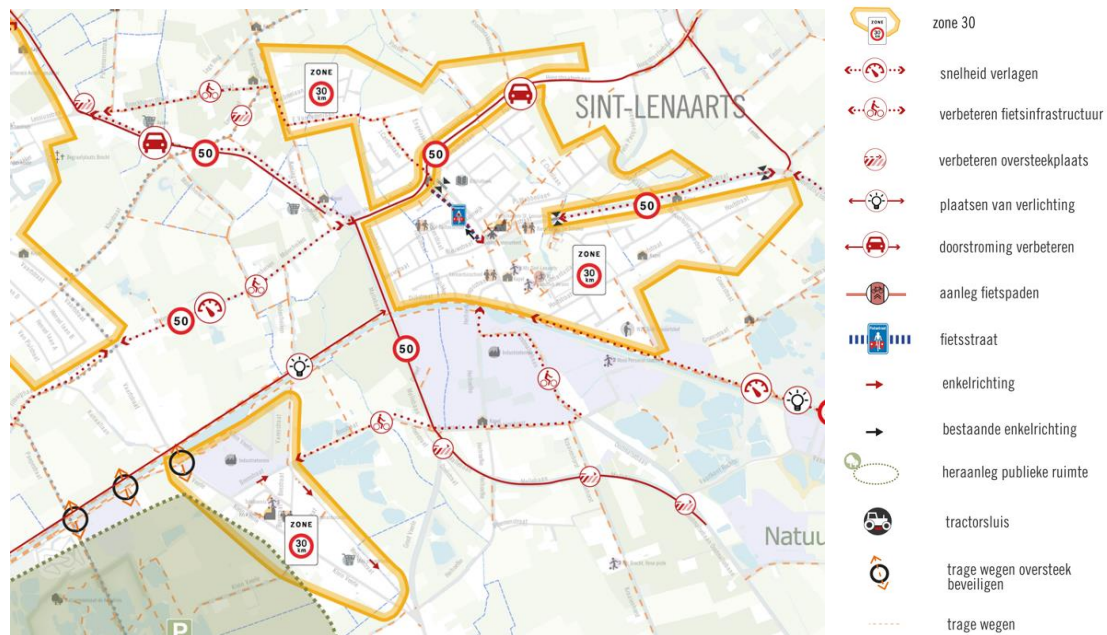
- Invoeren zone 30 in de kernen.
- Invoering zone 30 in smalle straten (< 6 m) in buitengebied met focus op ontmoedigen doorgaand (vracht)verkeer (eventueel tractorsluis, tonnagebeperking, bebording uitgezonderd plaatselijk verkeer).
- Doortocht Brugstraat blijft overdag 50 km/u, tijdens het begin- en einde van de schooluren kan een variabele zone 30 gelden.
- Fijnmazig voetgangersnet die de wijken aan beide zijden van de Eikenlei-Schotensteenweg en Beukenlei-Handelslei-Brugstraat met elkaar verbindt.
- Versterking verkeersveiligheidsmaatregelen in schoolomgevingen en schoolroutes.
- Investeren in publieke ruimte en aantrekkelijk openbaar domein: ontharding en vergroening. Onder meer het Lichtenbergplein wordt in deze trant heraanlegd.



Figuur 49: Variant 1 voetgangers kern Sint-Job-in-'t-Goor

## Sint-Lenaarts

- Invoeren zone 30 in de kernen.
- Invoering zone 30 in smalle straten (< 6 m) in buitengebied met focus op ontmoedigen doorgaand (vracht)verkeer (eventueel tractorsluis, tonnagebeperking, bebording uitgezonderd plaatselijk verkeer).
- Fijnmazig voetgangersnet die vanuit het centrum de omliggende wijken bedient.
- Versterken trage weg tussen Sint-Leonarduskerk en Hoogstraatsebaan t.h.v. F. Pacquélaan met o.m. nieuwe oversteekplaats voor fietsers aan Hoogstraatsbaan.
- Verbeterde oversteekbaarheid aan Eester t.h.v. Chiro Nelto.
- Versterking verkeersveiligheidsmaatregelen in schoolomgevingen en schoolroutes.
- Investeren in publieke ruimte & aantrekkelijk openbaar domein: ontharding en vergroening.



Figuur 50: Variant 1 voetgangers kern Sint-Lenaarts

### Fietsers

De invoering van de zone 30 in de kernen maakt op de meeste plaatsen een veilig gemengd verkeer mogelijk, waarbij fietsers en auto's de rijbaan delen. De lage snelheid vermindert de kans op een ongeval met letsel en op een ongeval tout court. Het oversteken wordt daardoor ook veiliger. Daarnaast wordt er verder geïnvesteerd in veilige fietsoversteken.

Op het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk wordt verder geïnvesteerd in veilige fietspaden. De lokale fietsassen worden beschermd met snelheidsremmende maatregelen. Er wordt niet ingezet op een ontvlechting van de fietsroutes, wel op het creëren van een netwerk van bewegwijzerde fietsstraten. Op wegen waar ruimte voor fietspaden ontbreekt blijft er conflict bestaan met gemotoriseerd verkeer en/of wordt er groenruimte ingenomen.

Het beleid brengt de fiets naar voor als hét vervoersmiddel voor de korte verplaatsingen. Dit uit zich in een strategie voor het fietsnetwerk, een verbetering van fietsinfrastructuur en de inzet van sensibilisering en campagnes om het fietsen aantrekkelijker te maken.

Steeds vaker is de fiets (al dan niet elektrisch) een volwaardig vervoermiddel, zowel voor verplaatsingen in de kernen alsook voor de langere afstanden. Naast veilige en directe routes spelen ook comfortabele voorzieningen zoals goede fietsenstallingen een grote rol. Binnen de strategie van combimobiliteit zal de fiets een belangrijke rol moeten vervullen, zowel voor directe verplaatsingen van A naar B als in het voor- en natransport.

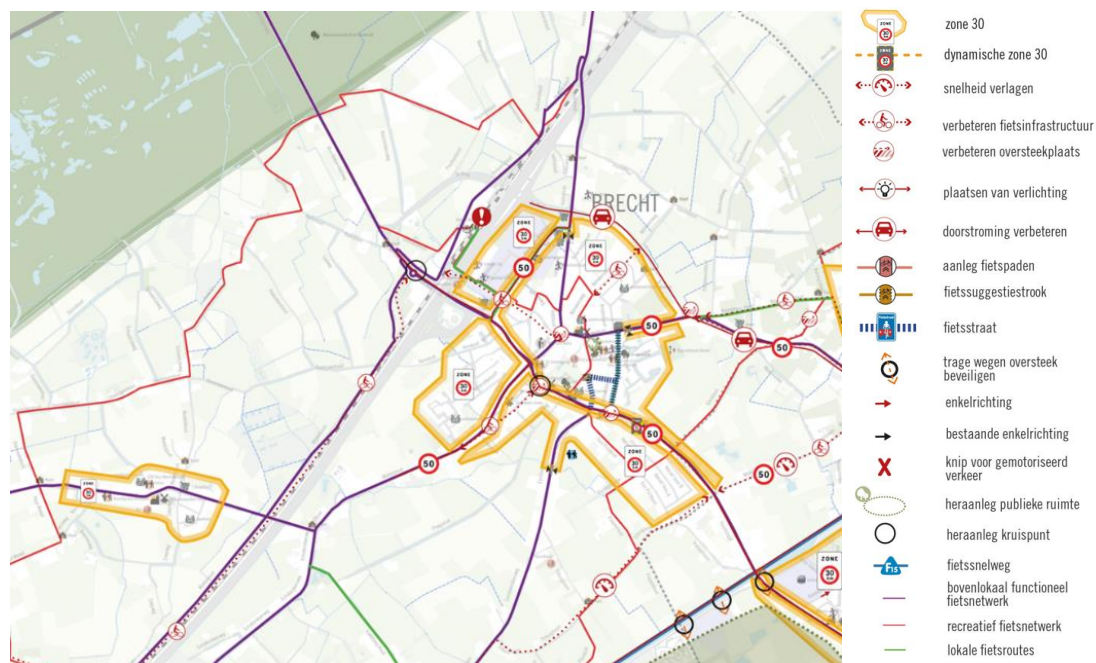
### Algemeen

- Verdere investering in veilige fietspaden langs het bovenlokaal fietsnet.
- Verdere investering in veilige fietsoversteken.
- Op wegen waar ruimte voor fietspaden ontbreekt blijft er conflict bestaan met gemotoriseerd verkeer en/of wordt er groenruimte ingenomen.
- Geen 'ontvlechting' van fietsroutes (zie visie hoofdstuk 4) en routes gemotoriseerd verkeer.
- Aanduiden lokale fietsassen tussen attractiepolen die met verkeersremmende maatregelen en zone 30 beschermd worden.



## Brecht

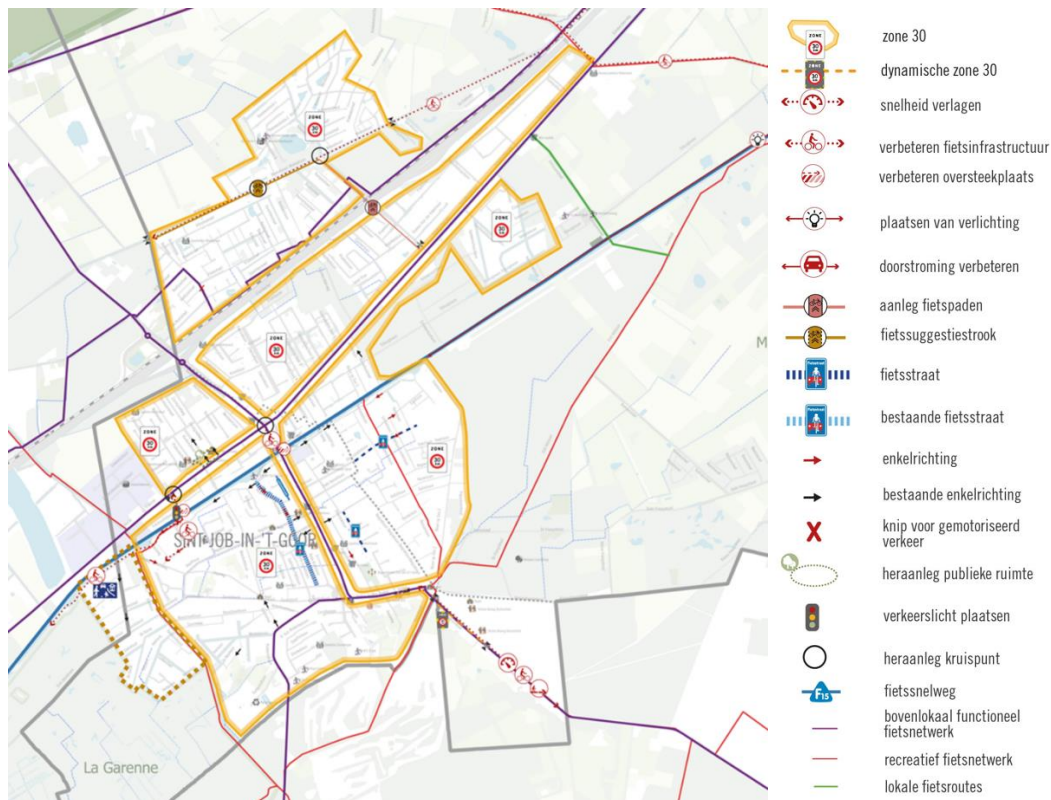
- Verdere investering in veilige fietspaden langs het bovenlokaal fietsnet: o.m. Eyndovensteenweg.
- Verdere investering in veilige fietsoversteken: o.m. Beethovenstraat x Biest, Vaartstraat, Eyndovensteenweg.
- Geen ‘ontvlechting’ van (lokale) fietsroutes en routes gemotoriseerd verkeer. Lokale fietsroutes station Noorderkempen – Centrum en Heiken-Koningsstoel via Broeckstraat worden beschermd met verkeersremmende maatregelen eerder dan met lokale circulatiemaatregelen.
- Op wegen waar ruimte voor fietspaden ontbreekt blijft er conflict bestaan met gemotoriseerd verkeer en/of wordt er groenruimte ingenomen;



Figuur 51: Variant 1 fietsers kern Brecht

## Sint-Job-in-'t Goor

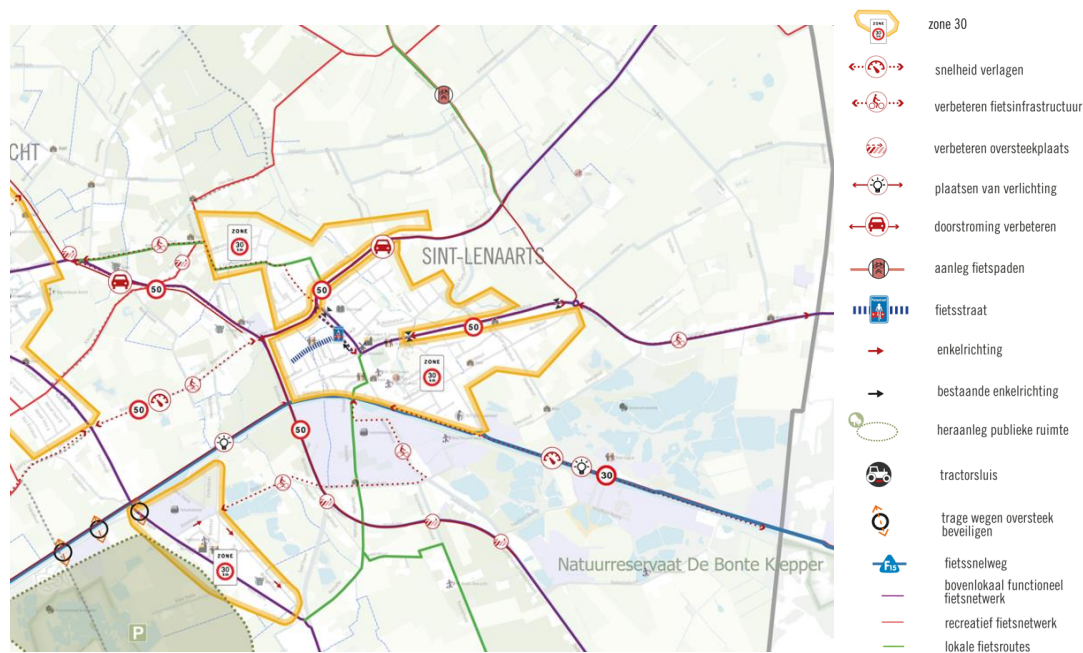
- Verdere investering in veilige fietspaden langs het bovenlokaal fietsnet: o.m. Bethaniënlei in kader van rioleringswerken.
- Verdere investering in veilige fietsoversteken: o.m. kruispunt N115 x N117 en N115 x Sluisvijfbaan.
- Geen ‘ontvlechting’ van (lokale) fietsroutes en routes gemotoriseerd verkeer: de lokale fietsroutes door de wijken worden beschermd met verkeersremmende maatregelen, circulatiemaatregelen als hefboom naar autoluwe wijken wordt niet toegepast.
- Op wegen waar ruimte voor fietspaden ontbreekt blijft er conflict bestaan met gemotoriseerd verkeer en/of wordt er groenruimte ingenomen.



Figuur 52: Variant 1 fietsers kern Sint-Job-in-'t Goor

## Sint-Lenaarts

- Verdere investering in veilige fietspaden langs het bovenlokaal fietsnet: o.m. Kloosterstraat.
- Verdere investering in veilige fietsoversteken: o.m. Chiro Nelto (Eester), Hoogstraatsebaan.
- Geen ‘ontvlechting’ van (lokale) fietsroutes en routes gemotoriseerd verkeer: de lokale fietsroutes door de wijken worden beschermd met verkeersremmende maatregelen, circulatiemaatregelen als hefboom naar autoluwe wijken wordt niet toegepast. Lokale fietsroutes op Bosstraat – Heihoefke, Oostmalsebaan – Dorp, Dorp – J. Cardijnlaan – E. Van Notenlaan – Koningsstoel – Broeckhovenstraat. De bestaande fietspaden op deze routes worden versterkt. Waar er fietsinfrastructuur ontbreekt wordt eerder gekozen voor een zone 30 en fietsstraten, eventueel beschermd door lokale verkeersfilters, korte enkelrichtingsstraten of een tractorsluis.
- Op wegen waar ruimte voor fietspaden ontbreekt blijft er conflict bestaan met gemotoriseerd verkeer en/of wordt er groenruimte ingenomen.
- Schoolfietsroutes krijgen bijkomende aandacht: o.m. voorstel Processieweg als fietsstraat binnen het schoolroutenetwerk, snelheidsverlaging Heihoefke ter bescherming bestaande fietspaden...



Figuur 53: Variant 1 fietsers kern Sint-Lenaarts

### Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in de Vervoerregio Antwerpen zal zich moeten ontwikkelen tot een dragend regionaal vervoersysteem met snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen. Voor de gebruiker functioneert dit als een regionaal vervoersysteem van samenhangende voorstadstreinen, sneltrams, aanvullende snelwegshuttles en HOV-bussen op het onderliggende wegennet. Een net van lokale feederbussen en stadstrams zorgt ervoor dat iedereen op het regionaal vervoerssysteem raakt aangesloten. Via de mobiliteitsknooppunten en P+R's connecteert men met de andere netwerken.

De basisbereikbaarheid wordt ingevoerd. De principes uit het routeplan 2030 worden toegepast. Er wordt hier een frequentie- en amplitude verhoging van bus en trein (Noorderkempen) vooropgesteld. Ook de verbeterde doorstroming van de bus komt naar voren in het beleid van de vervoerregio.

Een speerpunt wordt de investering in toegankelijke halteinfrastructuur met kwaliteitsvolle wandel- en fietsroutes naar de haltes, betere overstapinfrastructuur en verhoogde perrons voor mensen met een beperkte mobiliteit.

De Hoppinpunten, punten waar verschillende vervoerswijzen aansluiten op het openbaar vervoerssysteem worden uitgebouwd. Veilige en directe wandelroutes en aanrijroutes met de fiets zijn hier cruciaal, alsook voldoende parkeergelegenheid om vlot de overstap te maken naar de bus of trein.

Voor Brecht zijn volgende elementen van belang:

- internationale knoop aan station Noorderkempen met uitgeruste park & ride (P+R);
- lokale knopen (Hoppinpunten) in de kernen Brecht, Sint-Lenaarts en Sint-Job-in-'t Goor;
- HOV-bus (hoogwaardig openbaar vervoer bus) Antwerpen – Sint-Job-in-'t Goor met snelwegbussen op korte termijn en onderzoek lightrail (voorstadstrein) Antwerpen-Sint-Job-in-'t Goor op lange termijn.

### Gemotoriseerd verkeer

De wegencategorisering, bepaald in kader van de vervoerregio wordt toegepast en verder geaccentueerd in het wegbeeld. Het bovenlokaal verkeer wordt naar het bovenlokaal wegennet geleid. Er wordt ingezet op een

verbeterde doorstroming en optimalisaties op dit bovenlokaal wegennet. Er wordt een lokaal vrachtroutenetwerk gedefinieerd en er komen bijkomende tonnagebeperkingen om vrachtverkeer uit de wijken te houden.

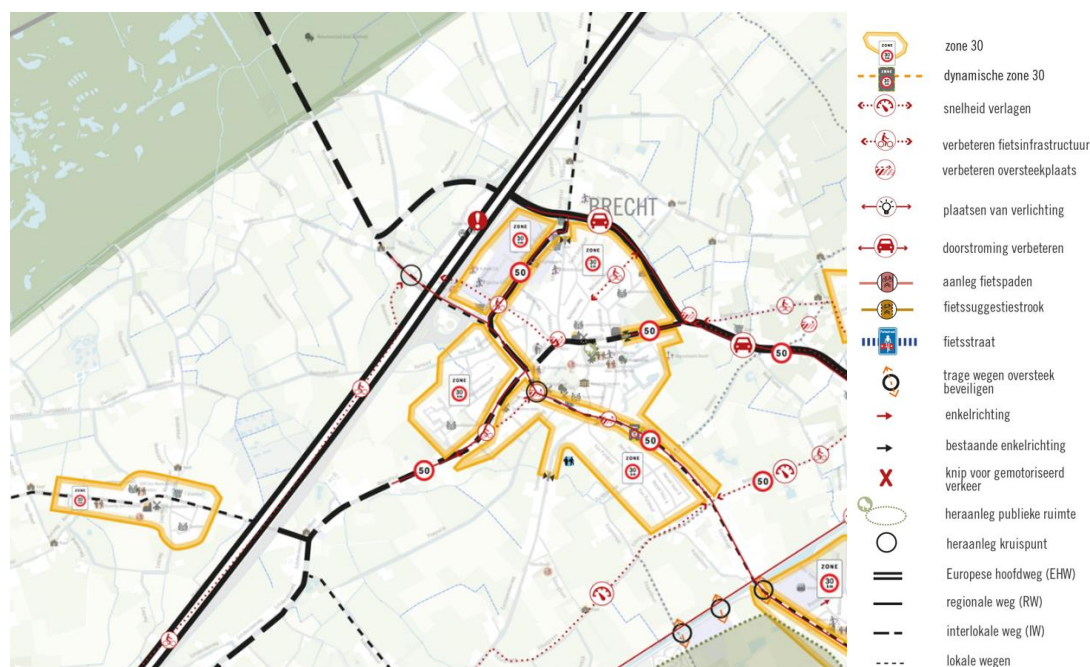
Het lokale wegennet blijft toegankelijk voor alle gemotoriseerd verkeer. Deze variant gaat uit van een diffuus lokaal wegennet, zonder dat er grote circulatieingrepen worden gedaan.

Binnen de woonkernen en op de lokale doortochten wordt gemotoriseerd verkeer ontmoedigd met snelheidsremmende maatregelen. Er wordt daarnaast ingezet op verkeersveiligere kruispunten en rotondes.

Het parkeerbeleid beweegt zich in de richting van meer geclusterd parkeren, om elders open ruimte op te waarderen. Voorts wordt gekeken hoe de beschikbare parkeerplaatsen in de handelskernen optimaal kunnen ingezet worden (bijv. 30 min. shop&go parkeerplaatsen).

## Brecht

- De wegencategorisering bepaald in kader van de vervoerregio wordt toegepast: bovenlokaal verkeer wordt geleid naar het bovenlokaal wegennet. De doortocht van Brecht wordt ontmoedigd door het nemen van snelheidsremmende maatregelen (poorteffecten, verlaagde snelheid...). De Ringlaan trekt zo mogelijk iets meer verkeer aan.
- Diffuus lokaal wegennet: lokale wegen behouden een volledige toegankelijkheid voor alle gemotoriseerd verkeer. Omrijeffecten blijven tot het absolute minimum beperkt.
- Binnen de woonkernen: snelheidsremmende maatregelen om verkeer op lokaal wegennet te ontmoedigen.
- Verbeteren kruispunten naar verkeersveiligheid.
- Verbeteren doorstroming: optimalisaties aan gekende knelpunten.

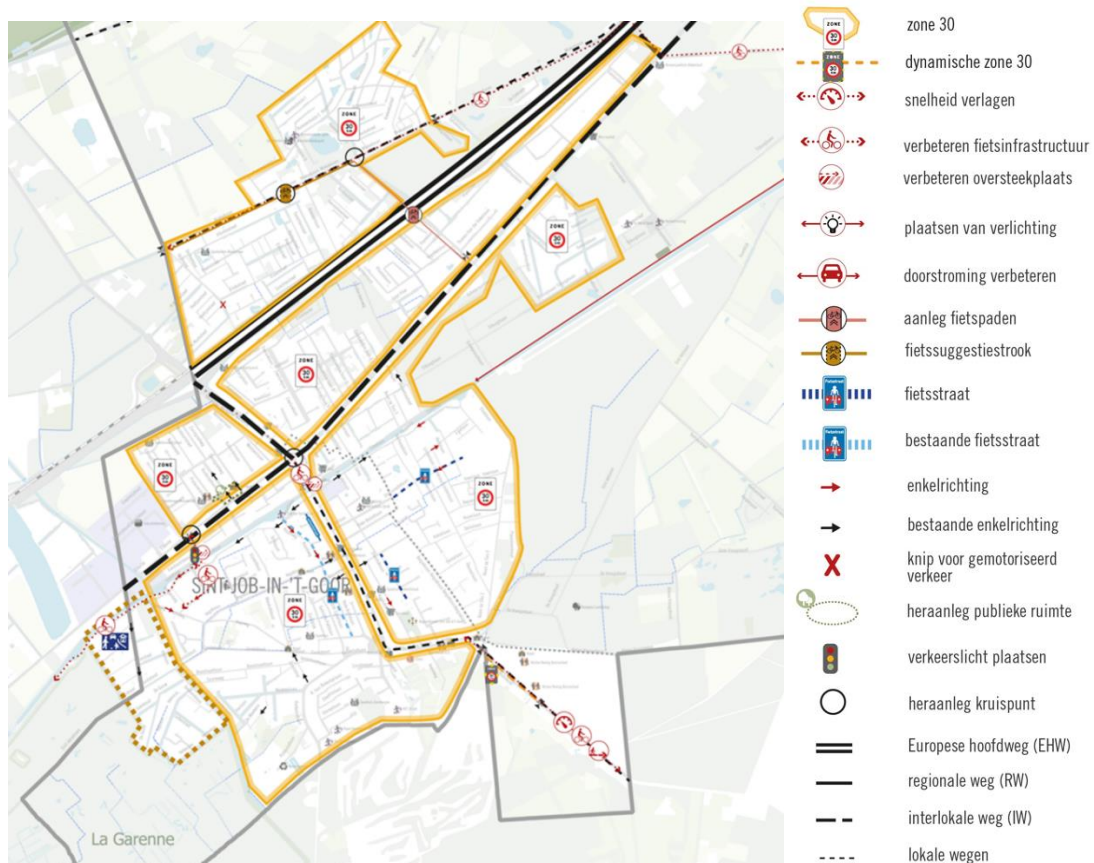


Figuur 54: Variant 1 gemotoriseerd verkeer kern Brecht

## Sint-Job-in-'t Goor

- De wegencategorisering bepaald in kader van de vervoerregio wordt toegepast: bovenlokaal verkeer wordt geleid naar het bovenlokaal wegennet. De Bethaniënstraat-Brugstraat-Handelslei blijft de lokale verbindingsweg tussen Sint-Job en Sint-Antonius en blijft de verzamelweg voor de omliggende wijken. Deze as behoudt het snelheidsregime van 50 km/u, met uitzondering tijdens begin- en einde schooluren.

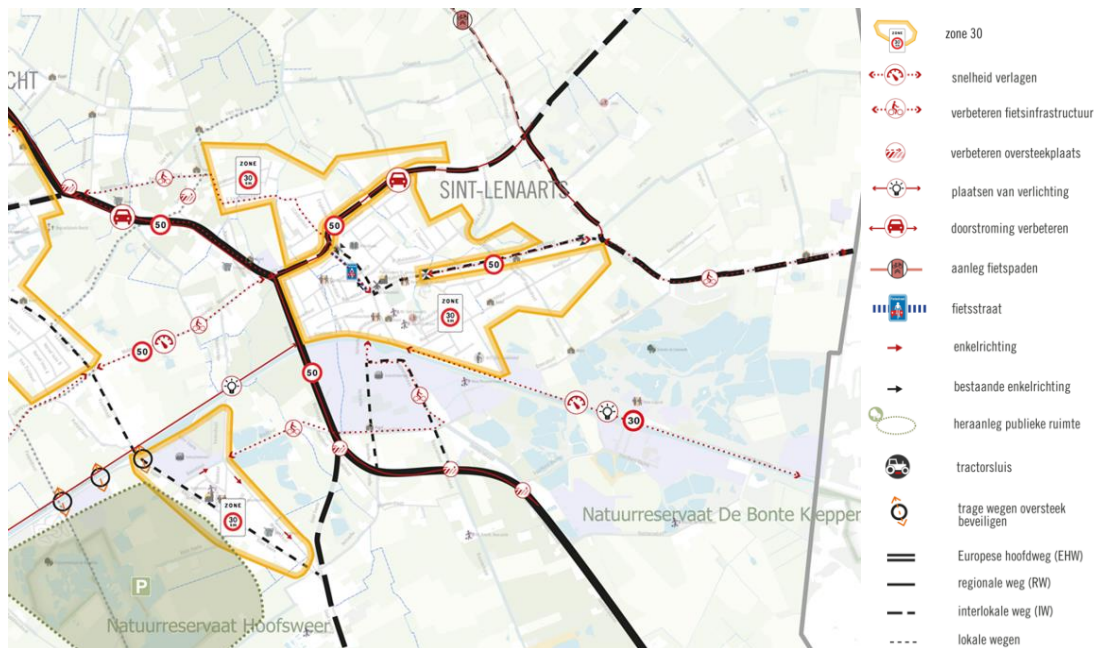
- Diffuus lokaal wegennet: lokale wegen behouden een volledige toegankelijkheid voor alle gemotoriseerd verkeer. Omrij-effecten blijven tot het absolute minimum beperkt.
- Binnen de woonkernen: snelheidsremmende maatregelen om verkeer op lokaal wegennet te ontmoedigen. Er worden geen grote circulatieingrepen gedaan om de omrijeffecten voor de bewoners tot een minimum te beperken.
- Verbeteren kruispunten naar verkeersveiligheid: onder meer aan kruispunt N115 x N117, Mieksebaan x Andrélaan...
- Verbeteren doorstroming: optimalisaties aan onder meer kruispunt N115 x N117.



Figuur 55: Variant 1 gemotoriseerd verkeer kern Sint-Job-in-'t Goor

## Sint-Lenaarts

- Wegencategorisering wordt toegepast: bovenlokaal verkeer wordt naar bovenlokaal wegennet geleid. Dit onder meer door het voorzien van poorteffecten op de Kerkstraat en Dorpsstraat.
- Diffuus lokaal wegennet: lokale wegen behouden een volledige toegankelijkheid voor alle gemotoriseerd verkeer. Omrijeffecten blijven tot het absolute minimum beperkt.
- Binnen de woonkernen: snelheidsremmende maatregelen om verkeer op lokaal wegennet te ontmoedigen.
- Verbeteren kruispunten naar verkeersveiligheid.
- Verbeteren doorstroming: optimalisaties.



Figuur 56: Variant 1 gemotoriseerd verkeer kern Sint-Lenaarts

## WERKDOMEIN C

Zie trendscenario.

### 4.4.2. VARIANT 2

#### ALGEMEEN KADER

**Variante 2** vertrekt vanuit Het STOP-principe, met een beleid die eerst naar de voetgangers kijkt, daarna naar de fietser, vervolgens het openbaar vervoer en tot slot het privaat gemotoriseerd verkeer. De concepten van fix-the-mix en ontvlechte fietsroutes worden toegepast. Dit betekent dat doorgaand verkeer maximaal uit de wijken worden gehaald en op de grote verkeersassen worden gebundeld. Naast een brede zone 30 en snelheidsremmende maatregelen wordt in deze variant ook ingezet op circulatiemaatregelen om dit af te dwingen. Er wordt volop de kaart getrokken van de voetganger en de fietser, met aandacht van lokale autobereikbaarheid van handelszaken en parkeerclusters.

Deze variant streeft naar een speelbaar en groen Brecht, met veilige autoluwe fietsroutes tussen de gemeentelijke attractiepolen.

#### WERKDOMEIN A

Zie trendscenario.

#### WERKDOMEIN B

##### **Voetgangers**

Voor voetgangers ligt het voorstel van variante 2 deels in lijn met dat van variante 1. Het invoeren van de zone 30 zorgt voor een rustigere omgeving in de wijken, veiligere schoolomgevingen en veiligere oversteekbaarheid.

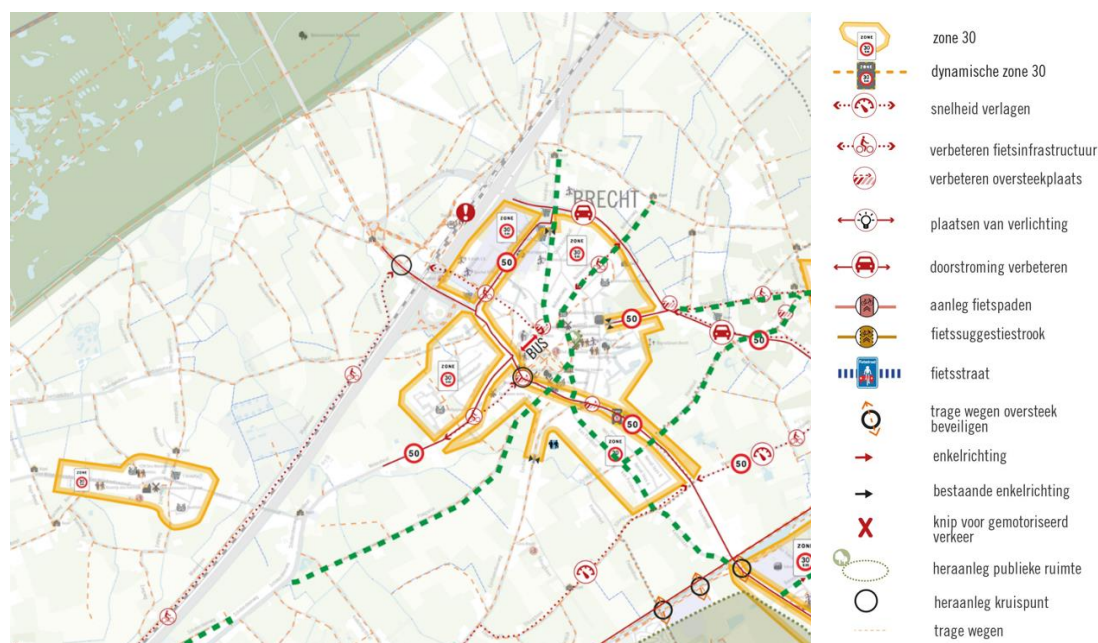
Het invoeren van lokale circulatiemaatregelen zorgt voor vrijkomende ruimte in het wegprofiel. Er zijn in deze variante 2 dus meer kansen voor ontharding (waterbuffering) en vergroening. Dit geeft aan de omgeving een hogere belevingswaarde en meer ruimte voor ontmoeting. Lokale circulatiemaatregelen zorgen daarnaast

voor een netwerk aan autoluwe voetgangersverbindingen en speelbare wijken. Op die manier wordt een samenhangend voetgangersnetwerk bekomen.

## Brecht

De elementen uit variant 1 blijven gelden, maar wordt aangevuld met:

- Wijken worden klimaatwijken: versterken van het blauwgroen netwerk (afkoeling) en buffers (opvang water) zorgen voor veerkracht bij extreme weersomstandigheden.
- Beleving en leefbaarheid wordt groter in de kernen, door de verhoogde aandacht voor de voetgangers die meer ruimte krijgen toebedeeld in de publieke ruimte.
- Centrumkern tussen kerk en Gemeenteplaats wordt gezien als één onhard en vergroend voetgangersgebied, waarbij de auto te gast is (handelszaken blijven bereikbaar).



Figuur 57: Variant 2 voetgangers kern Brecht

De schoolomgeving van De Zevensprong in Brecht heeft potentieel voor een verdere opwaardering van de publieke ruimte, met een lagere verkeersfunctie en een hogere verblijfsfunctie. Het versmallen van de rijbaan en het omleiden van het bovenlokale verkeer via de Ringlaan-Bethovenstraat in combinatie met het verbreden van voetpaden en een groenere ingang tot het centrum zorgt voor een grotere accentuatie van de school in het wegbeeld. Er wordt ook gekeken naar een scenario met gescheiden fietspaden op de doortocht. Het al dan niet kiezen voor gemengd verkeer op de rijbaan, ofwel het kiezen voor gescheiden fietspaden wordt verder meegenomen in de volgende fase (beleidsplan).

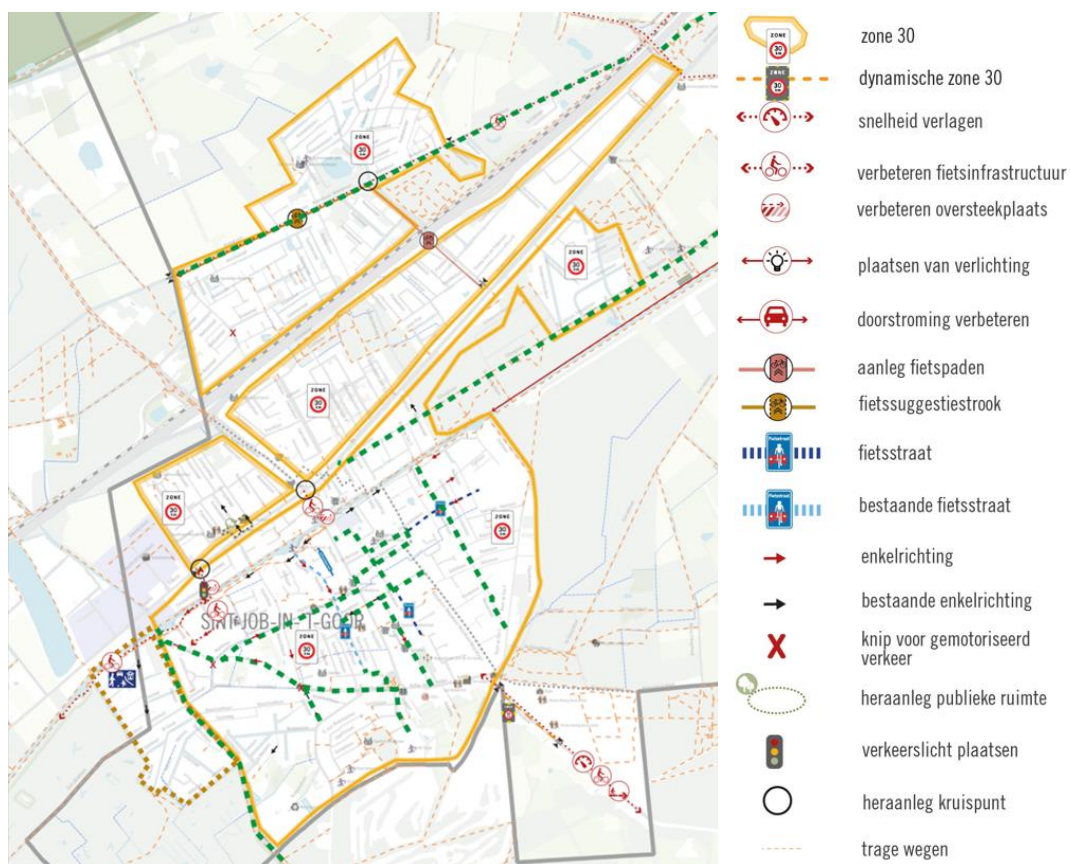


Figuur 58: Mogelijke aanpassing schoolomgeving De Zevensprong, doortocht Brecht x Bethovenstraat in gemengd verkeer (VECTRIS). Alternatief is afgescheiden fietspaden

## Sint-Job-in-'t Goor

De elementen uit variant 1 blijven gelden, maar wordt aangevuld met:

- Verregaande ontharding en vergroening mogelijk: door lokaal enkele dubbelrichtingsstraten naar enkelrichtingsstraten om te vormen komt er ruimte vrij die kan worden toebedeeld aan de voetganger en aan publiek groen.
- Wijken worden klimaatwijken: versterken van het blauwgroen netwerk (afkoeling) en buffers (opvang water) zorgen voor veerkracht bij extreme weersomstandigheden.
- Beleving en leefbaarheid wordt groter in de kernen, door de verhoogde aandacht voor de voetgangers die meer ruimte krijgen toebedeeld in de publieke ruimte.

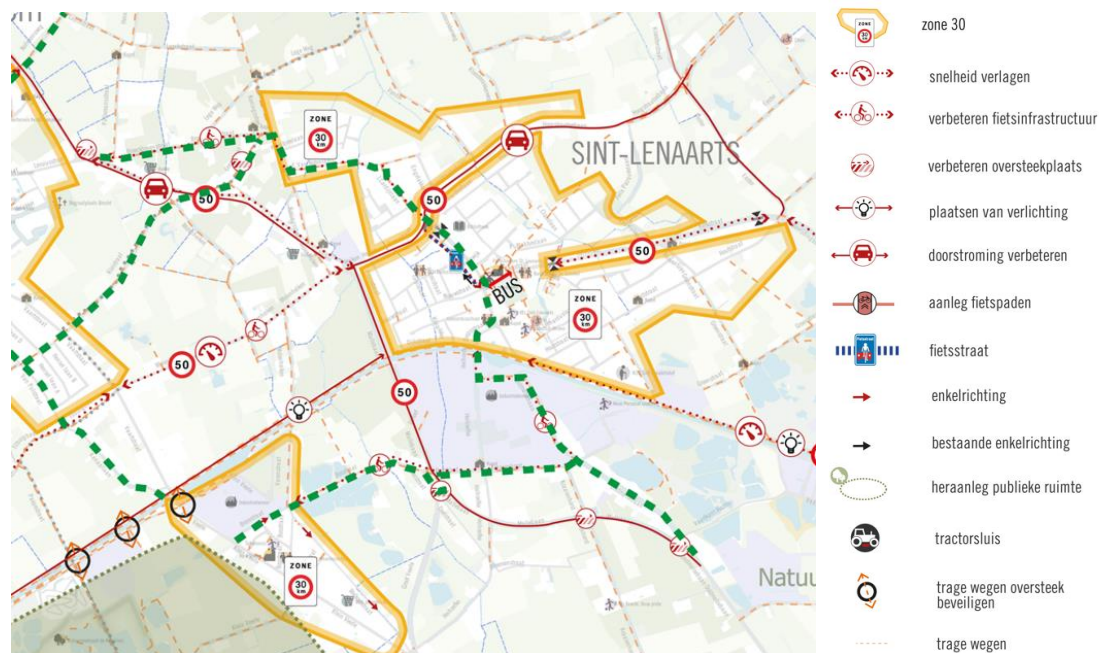


Figuur 59: Variant 2 voetgangers kern Sint-Job-in-'t Goor



## Sint-Lenaarts

- Invoeren zone 30 in de kernen.
- Verregaande ontharding en vergroening mogelijk: door lokaal enkele dubbelrichtingsstraten naar enkelrichtingsstraten om te vormen komt er ruimte vrij die kan worden toebedeeld aan de voetganger en aan publiek groen.
- Wijken worden klimaatwijken: versterken van het blauwgroen netwerk (afkoeling) en buffers (opvang water) zorgen voor veerkracht bij extreme weersomstandigheden.
- Beleving en leefbaarheid wordt groter in de kernen, door de verhoogde aandacht voor de voetgangers die meer ruimte krijgen toebedeeld in de publieke ruimte.



Figuur 60: Variant 2 voetgangers kern Sint-Lenaarts

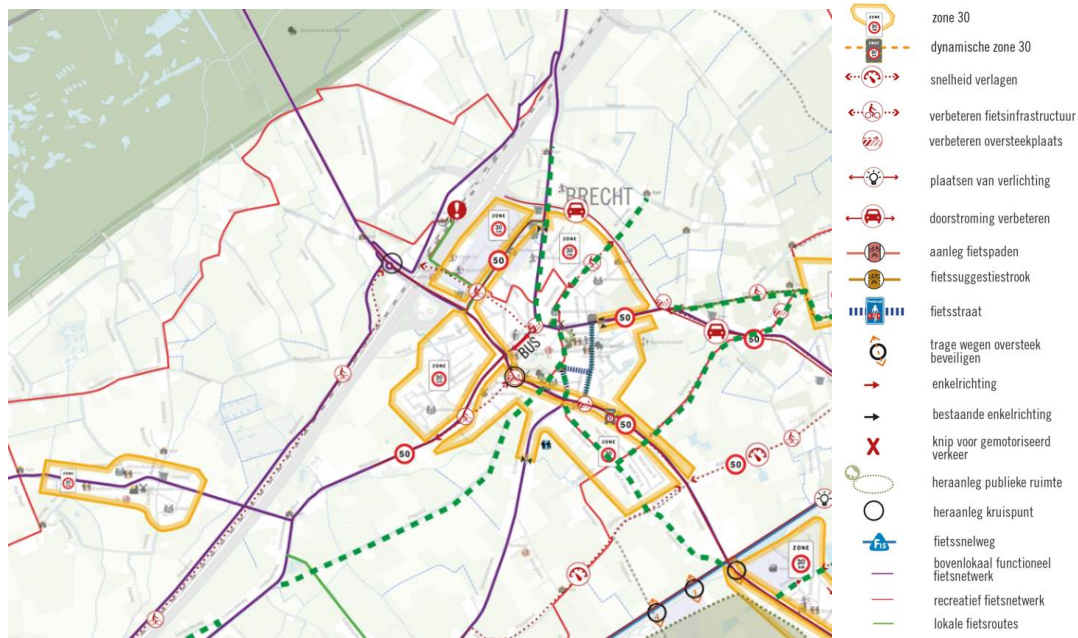
### Fietsers

Variante 2 zet sterk in op de fiets met naast de verbetering van de functionele fietsroutes, ook een sterke focus op de beleving en veiligheid van de (lokale)fietsroutes. Door het nemen van circulatiemaatregelen (enkelrichtingsstraat, verkeersfilter, tractorsluis etc.) kunnen er duidelijke lokale autoluwe fietsroutes worden getrokken doorheen de wijken. Er komt immers ruimte vrij in het wegprofiel voor de fiets (naast ontharding & vergroening). De lokale fietsroutes worden ontvlecht van het gemotoriseerd verkeer, waardoor louter lokaal autoverkeer (aanpalende straten, aangelanden) zich op deze fietsassen kunnen begeven. Aan de kruispunten zorgen circulatiemaatregelen voor minder complexiteit en conflictpotentieel. Het gemotoriseerd verkeer komt niet meer uit alle straten op een kruispunt terecht. Minder conflicten met auto's en een keuze om de lokale fietsroute in de voorrang te steken zorgen voor een sterke vooruitgang van de verkeersveiligheid, beleving en leefbaarheid op die routes.

### Brecht

- Groene, ontvlechte fietsverbindingen als aanvulling op bovenlokaal fietsnet: het ontvlechten van lokale fietsverbindingen en het gemotoriseerd verkeer wordt afdwingbaar gemaakt. Bijvoorbeeld zorgt een knip/tractorsluis op de Broeckhovenstraat t.h.v. Lege weg ervoor dat deze route niet langer als sluiproute gebruikt kan worden, terwijl het omrijeffect zeer beperkt blijft.

- Autoluwe fietstrajecten tussen de gemeentelijke attractiepolen maken fietsen veiliger voor jong en oud. Het recreatief potentieel van de routes verbetert, er is meer ruimte voor beleving.
- Minder conflicten met auto: sterk verminderd of helemaal geen doorgaand verkeer meer in de wijken zorgt voor minder auto's en minder conflictpotentieel. Kruispunten binnen de wijken worden veiliger voor de fietser, omdat auto's niet overal meer in beide richtingen kunnen rijden.



Figuur 61: Variant 2 fietsers kern Brecht

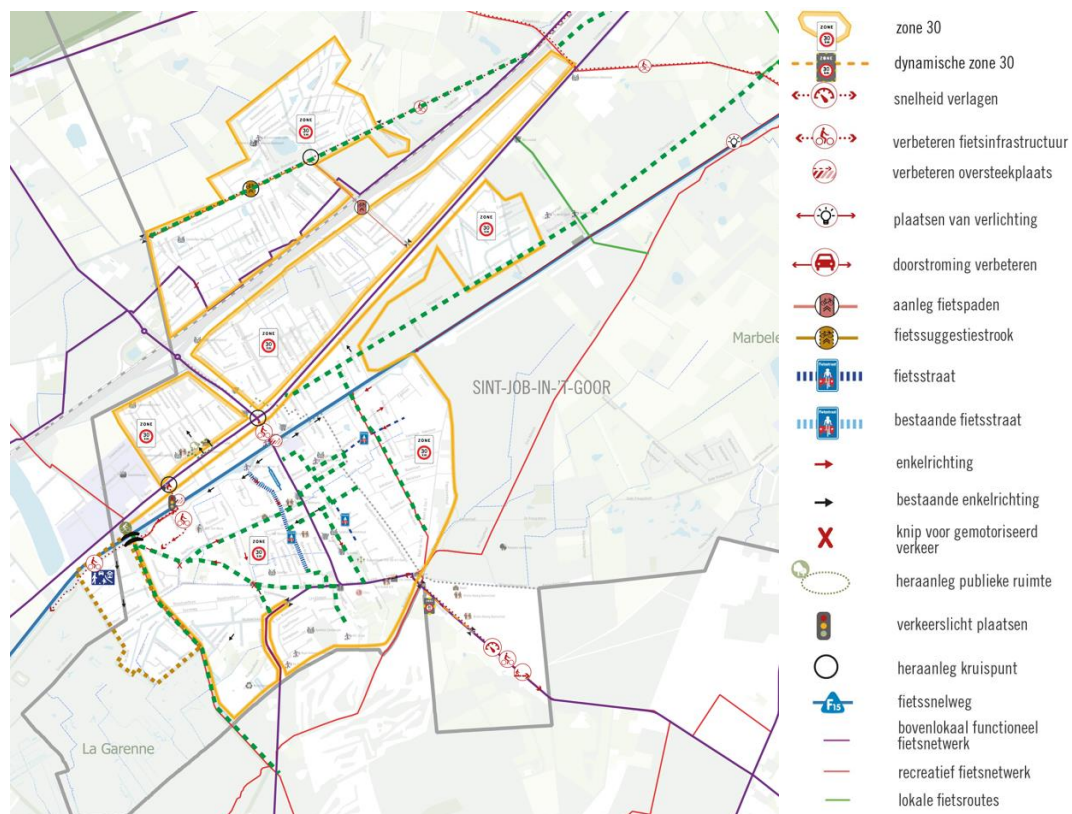
## Sint-Job-in-'t Goor

- Groene, ontvlechte fietsverbindingen als aanvulling op bovenlokaal fietsnet: het ontvlechten van lokale fietsverbindingen en het gemotoriseerd verkeer wordt afdwingbaar gemaakt. Bijvoorbeeld kan met enkele circulatieingrepen op de zijstraten van de Zandstraat (zie onderstaande figuur) ervoor gezorgd worden dat fietsers een leesbare fietsroute hebben tussen sluis 5 (of op lange termijn een nieuwe fietsbrug t.h.v. antitankkanaal) en het Max Wildersplein. Deze route kan dan niet langer als sluiproute gebruikt worden, terwijl het omrijeffect voor lokale bewoners die zich per auto verplaatsen beperkt blijft.
- Op lange termijn wordt een fietsbrug voorgesteld over het kanaal t.h.v. het antitankkanaal. Deze brug doet de potentiële lokale fietsas van de Zandstraat aansluiten op de recreatieve route van het antitankkanaal. Zo komt er een directere verbinding tussen Sint-Job en Brasschaat en moet de fietser niet meer via de smalle Sluis 5 brug.



Figuur 62: Voorbeeld impact circulatiewijziging op publieke ruimte en verkeersveiligheid en ontvlechte fietsroute

- Autoluwe fietstrajecten tussen de gemeentelijke attractiepolen maken fietsen veiliger voor jong en oud. Het recreatief potentieel van de routes verbetert, er is meer ruimte voor beleving. Zo kan bijvoorbeeld enkelrichtingsverkeer worden ingevoerd op de Kerkhofstraat, wat van deze straat een parallelle fietsroute kan maken voor de Brugstraat.
- Minder conflicten met auto: sterk verminderd of helemaal geen doorgaand verkeer meer in de wijken zorgt voor minder auto's en minder conflictpotentieel. Kruispunten binnen de wijken worden veiliger voor de fietser, omdat auto's niet overal meer in beide richtingen kunnen rijden.



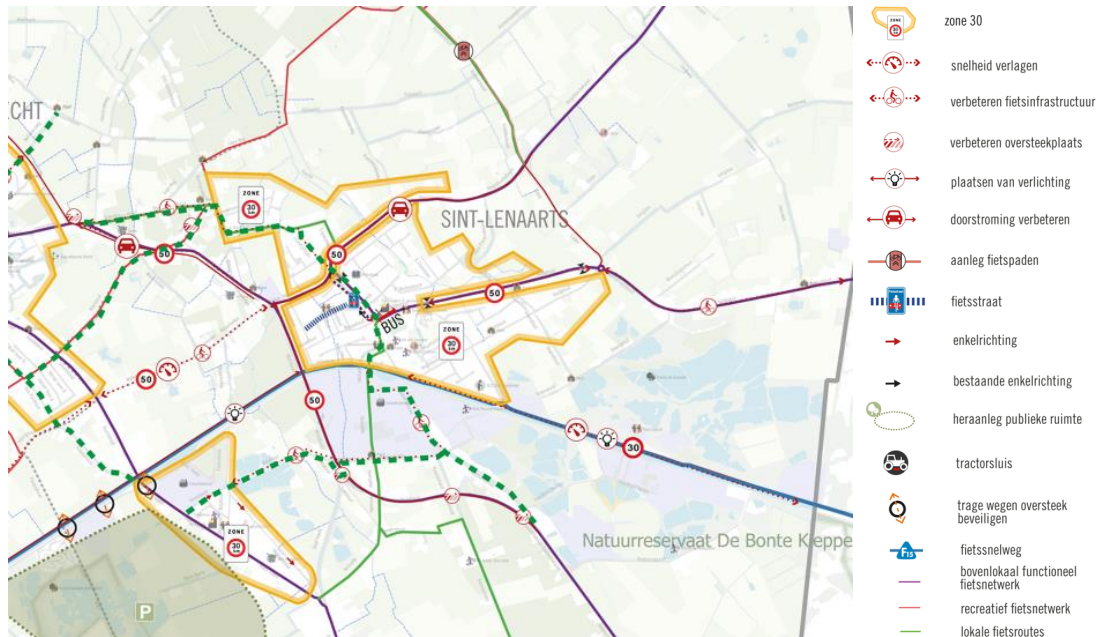
Figuur 63: Variant 2 fietsers kern Sint-Job-in-'t Goor

## Sint-Lenaarts

- Groene, ontvlechte fietsverbindingen als aanvulling op bovenlokaal fietsnet: het ontvlechten van lokale fietsverbindingen en het gemotoriseerd verkeer wordt afdwingbaar gemaakt. Bijvoorbeeld kan met een

bussluis op brug 9 (brug kan enkel overreden worden door bus, hulpdiensten, fietsers en voetgangers) ervoor gezorgd worden dat fietsers een leesbare (school)fietsroute hebben, er geen sluipverkeer meer rijdt door de Dorpskern van noord naar zuid. De meerderheid van de lokale bewoners die zich per auto verplaatsen hebben slechts een beperkt omrijeffect.

- Autoluwe fietstrajecten tussen de gemeentelijke attractiepolen maken fietsen veiliger voor jong en oud. Het recreatief potentieel van de routes verbetert, er is meer ruimte voor beleving. Zo kan bijvoorbeeld via een knip op de Bosstraat ervoor gezorgd worden dat er een veilige, groene fietsverbinding ontstaat tussen Klein-Veerle en Heihoefke/Sint-Lenaarts centrum.
- Minder conflicten met auto: sterk verminderd of helemaal geen doorgaand verkeer meer in de wijken zorgt voor minder auto's en minder conflictpotentieel. Kruispunten binnen de wijken worden veiliger voor de fietser, omdat auto's niet overal meer in beide richtingen kunnen rijden.



Figuur 64: Variant 2 fietsers kern Sint-Lenaarts

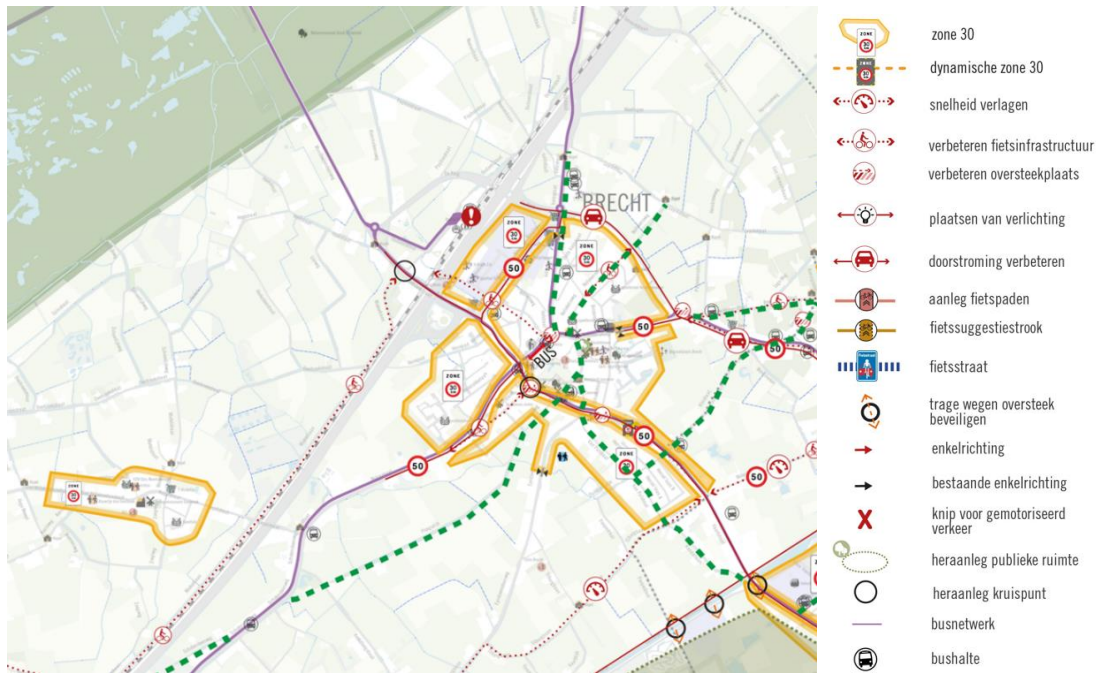
### Openbaar vervoer

Variant 2 gaat ook uit van de basisprincipes uit variant 1. Het grote verschil met variant 1 is de doorstroming van het busverkeer. Door het autonetwerk deels te ontvlechten van routes openbaar vervoer verbetert de busdoorstroming in de doortochten.

### Brecht

De elementen uit variant 1 blijven gelden, maar wordt aangevuld met:

- Verbeterde busdoorstroming: door een bussluis te plaatsen op de Gasthuisstraat ter hoogte van de schoolomgeving De Zevensprong zorgt dit ervoor dat bovenlokaal autoverkeer moeten omrijden via de Ring-Ringlaan-Bethovenstraat. Lokaal verkeer kan nog alle bestemmingen in het centrum van Brecht bereiken (via Hofstraat en Biest), maar kan niet door de bussluis rijden. Dit zorgt voor een autoluwe schoolomgeving en een sterk verbeterende busdoorstroming.



Figuur 65: Variant 2 openbaar vervoer kern Brecht

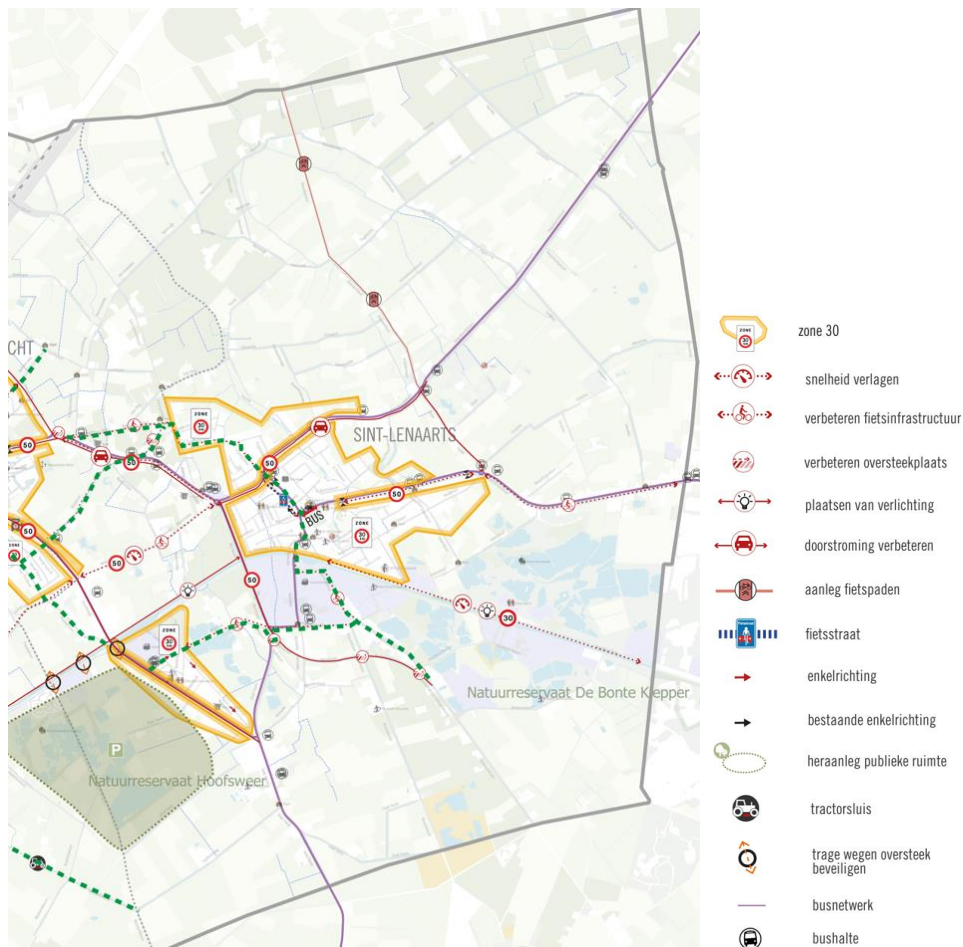
## Sint-Job-in-'t Goor

De elementen uit variant 1 blijven gelden.

## Sint-Lenaarts

De elementen uit variant 1 blijven gelden, maar wordt aangevuld met:

- Verbeterde busdoorstroming: door een busluis te plaatsen op de Kerkstraat ter hoogte van de schoolomgeving De Schakel zorgt dit ervoor dat bovenlokaal autoverkeer moeten omrijden via Eester-Hoogstraatsebaan. Lokaal verkeer kan nog alle bestemmingen in het centrum van Sint-Lenaarts bereiken (via Dorpsstraat en eventueel Houtstraat, waar bijkomende maatregelen getroffen moeten worden), maar kan niet door de busluis rijden. Dit zorgt voor een autoluwe schoolomgeving, veiligere aanrijroute voor de fietsers, betere oversteekbaarheid voor de voetganger en een verbeterende busdoorstroming. De omgeving van de kerk kan verder vergroend worden.
- Verbeterende busdoorstroming: verkeerslichten Dorpsstraat x Hoogstraatsebaan inrichting met camera's die aankomende bussen detecteren en hen zo langer groentijd kan geven.



Figuur 66: Variant 2 openbaar vervoer kern Sint-Lenaarts

### Gemotoriseerd verkeer

De wegencategorisering wordt strikt toegepast. Er wordt gewerkt aan een robuust wegennet, met bovenlokaal (vracht)verkeer die op het bovenlokale wegennet wordt gehouden via afdwingbare lokale circulatiemaatregelen. Op lokale wegen en wijkwegen wordt de verkeersfunctie afgebouwd.

In de wijken rijdt er in deze variant enkel nog verkeer die er een bestemming heeft. Lokale circulatiemaatregelen (enkelrichtingsstraten, verkeersfilters, tractorsluizen etc.) dwingen dit af. Dit betekent dat ook bewoners die met de auto rijden kleine omrijeffecten zullen moeten maken. Men rijdt de woonwijken in en uit via bepaalde rijroutes, om andere routes te ontlasten. De ontlaste routes krijgen dan een belangrijke functie in het lokaal fietsroutenetwerk.

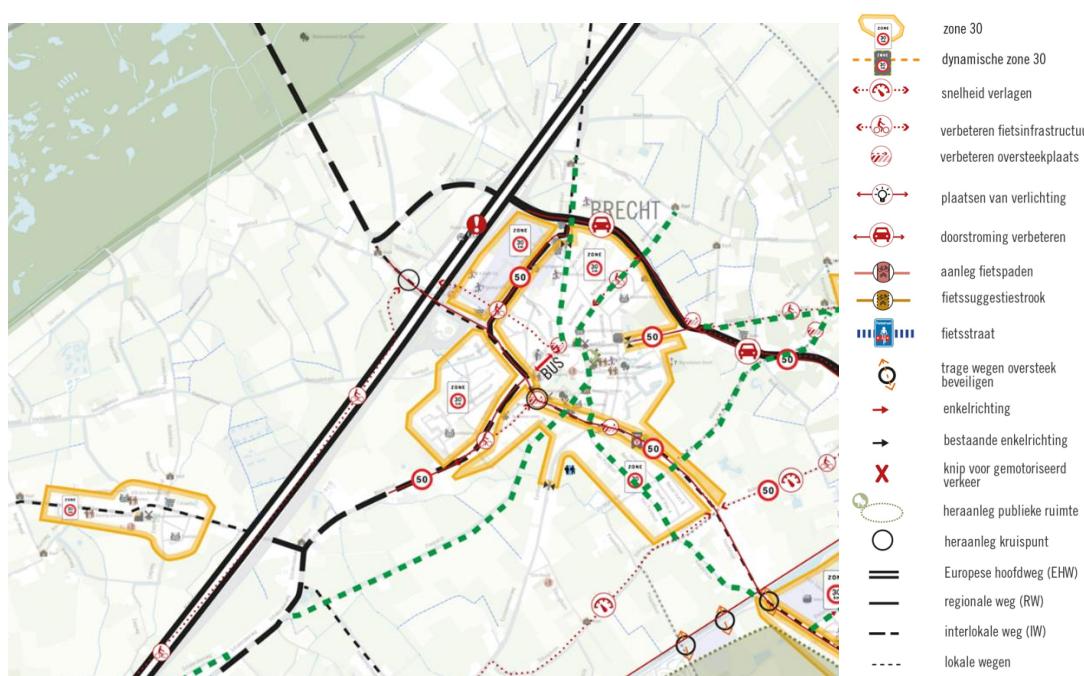
Men kan overal met de auto komen, maar niet altijd via de rechtstreekse weg. Handelaars blijven steeds bereikbaar met de auto. Het parkeren wordt meer geclusterd aan de rand van de handelskernen, op aanvaardbare wandelafstand van de handelszaken. Dit zorgt opnieuw voor het vrijkomen van publieke ruimte die kan worden ingezet voor vergroening, ontharding en waterbuffering. De beleving van de handelskernen verhoogt. Parkeren in buitengebied wordt georganiseerd aan recreatiepolen aan de rand van de mobiliteitskamers. Op die manier wordt de kwaliteitsvolle groene open ruimte van Brecht nog meer een plaats van rust en ontspanning voor mens en dier.

## Algemeen

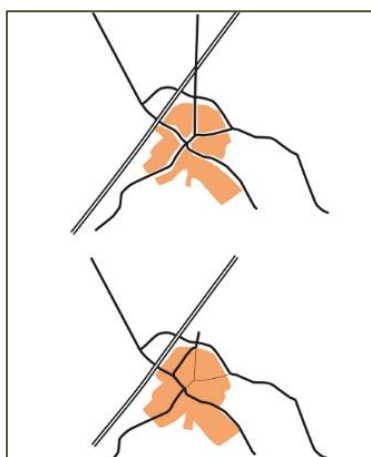
- Robuust wegennet: autoverkeer en vrachtverkeer op bovenlokaal net: afdwingbaar.
- Afbouwen verkeersfunctie op lokale wegen en wijkwegen.
- Men kan overal met de auto komen, maar niet altijd rechtstreeks.
- Invoering zone 30 in de wijken (idem variant 1).
- Invoering zone 30 in smalle straten in buitengebied met focus op wren doorgaand (vracht)verkeer (tractorsluis, tonnagebeperking, bebording uitgezonderd plaatselijk verkeer).

## Brecht

In Brecht centrum wordt het bovenlokaal verkeer omgeleid via de Ring-Ringlaan-Bethovenstraat (aanpassing bovenlokale wegencategorisering). Dit wordt afgedwongen door middel van een bijvoorbeeld een busluis t.h.v. school De Zevensprong. Lokaal verkeer die de handelszaken en woonstraten willen bereiken kunnen dit vrij vanuit het oosten (Biest) en vanuit het noorden (Hofstraat). Langs deze twee invalswegen wordt het autoparkeren geclusterd, zodat er geen zoekverkeer verstaat in de wijkstraten en er bovendien ruimte vrijkomt voor bijkomende vergroening en ontharding rond bijvoorbeeld de Gemeenteplaats.



Figuur 67: Variant 2 gemotoriseerd verkeer kern Brecht

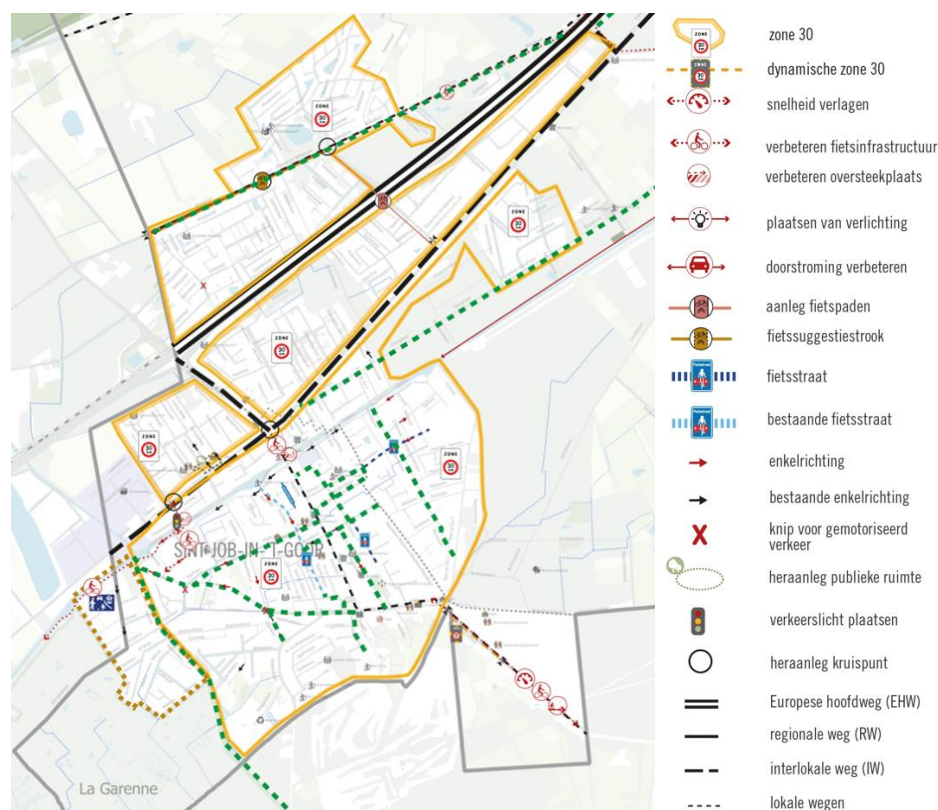


Figuur 68: Variant 1 t.o.v. Variant 2: doortocht Brecht (VECTRIS)

Dit beeld toont het verschil tussen variant 1 en 2. Bij variant 1 blijft er een bovenlokale route door het centrum lopen, maar wordt ingezet op vertraging van verkeer. Bij variant 2 wordt het bovenlokaal verkeer omgeleid via de Ring-Ringlaan-Bethovenstraat, waardoor het centrum verkeersleefbaarder- en veiliger wordt.

## Sint-Job-in-'t Goor

Ook in Sint-Job wordt er gestreefd naar een robuust wegennet, met het bovenlokaal verkeer en vrachtverkeer die maximaal op het bovenlokaal net rijdt. De Brugstraat blijft evenwel de verzamelweg op lokaal niveau, maar wordt in variant 2 meegenomen binnen een kernbrede zone 30 ter bevordering van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. In de wijkstraten (vooral dan ten westen van de Brugstraat) wordt de verkeersfunctie afgebouwd en ruimte gecreeërd voor autoluwe, ontvlechte fietsroutes doorheen de wijk door middel van enkele lokale knips, enkelrichtingsstraten en tractorsluizen. Men kan overal met de auto blijven komen, maar niet altijd rechtstreeks. De lokale omrij-effecten voor bewoners blijven evenwel beperkt.



Figuur 69: Variant 2 gemotoriseerd verkeer kern Sint-Job-in-'t Goor

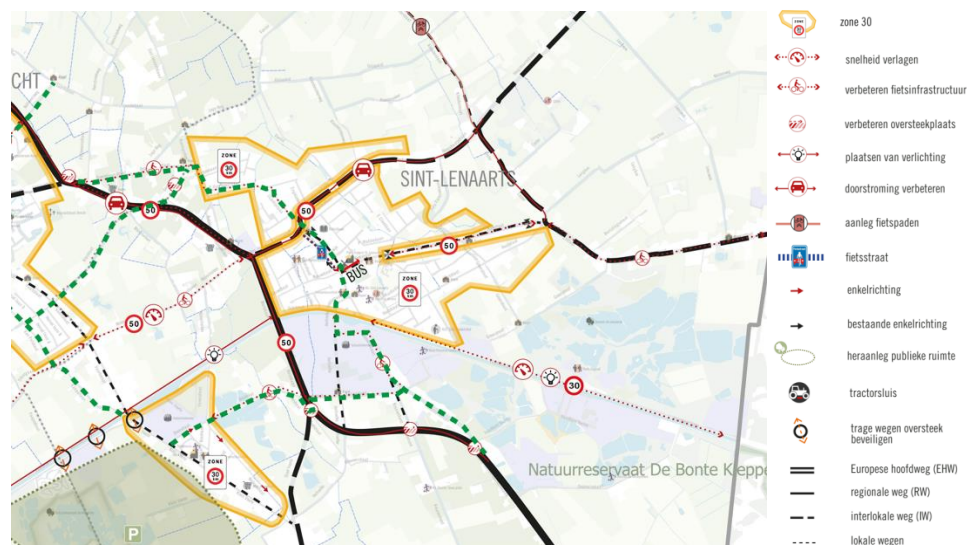
## Sint-Lenaarts

In Sint-Lenaarts wordt er eveneens gestreefd naar een robuust wegennet, met het bovenlokaal verkeer en vrachtverkeer die maximaal op het bovenlokaal net rijdt. De afbakening van de zone 30 blijft dezelfde als in variant 1. Variant 2 gaat echter uit van circulatieingrepen in het centrum die ervoor zorgt dat bovenlokaal verkeer op de as Eester-Hoogstraatsebaan en op de as Mallebaan-Heiken blijft. Om dit af te dwingen kan een bussluis worden voorzien ter hoogte van de school De Schakel. Louter bussen, hulpdiensten, voetgangers en fietsers kunnen dit punt voorbijrijden. Lokaal verkeer rijdt dus ofwel aan via de Dorpsstraat, ofwel via de Kerkstraat, maar kan de verbinding Kerkstraat-Dorpsstraat niet meer maken. Men kan overal met de auto blijven komen, maar niet altijd rechtstreeks. Om sluipverkeer door de woonwijken te vermijden zullen er nog enkele bijkomende enkelrichtingsstraten nodig zijn in de wijken zelf. De verkeersfunctie wordt afgebouwd en er wordt ruimte gecreeërd voor autoluwe, ontvlechte fietsroutes doorheen de wijken. De omgeving van de kerk en de school De Schakel kan verder vergroend worden, het ontmoetingspotentieel kan vergroot worden.

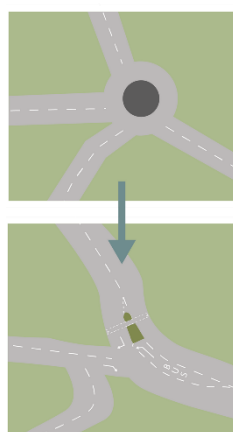
Daarnaast kan er ook ingezet worden op een bussluis op brug 9. Deze zorgt ervoor dat gemotoriseerd verkeer (excl. bussen en hulpdiensten) niet langer noord-zuid door het centrum kunnen rijden (Dorpsstraat-



Heihoefke). Dit biedt ruimte aan een veiligere lokale fietsverbinding en trekt minder verkeer naar het centrum die er geen bestemming heeft.



Figuur 70: Variant 2 gemotoriseerd verkeer kern Sint-Lenaarts



Voor de bussluis aan De Schakel bestaat nog een alternatief die past binnen de geest van variant 2. De bestaande rotonde Eester x Kerkstraat x Houtstraat zou kunnen worden omgevormd naar een kruispunt, waarbij de Houtstraat op de Kerkstraat wordt aangesloten. Er blijft een 3-takkruispunt over waarop rechts-in, rechts-uitrijden nog kan, maar links-in, links-uit niet meer. Dit duwt het grootste deel van het bovenlokaal verkeer op de as Eester-Hoogstraatsebaan, maar zorgt voor minder grote omrijfeffecten voor het lokaal verkeer. Deze rotonde is een gewestelijke bevoegdheid.

Figuur 71: Indicatieve figuur Eester x Kerkstraat x Houtstraat omvorming van rotonde naar kruispunt (VECTRIS): denkoefening

## WERKDOMEIN C

Zie trendscenario.

### 4.4.3. AFWEGING TUSSEN DE VARIANTEN

#### INLEIDING

De twee varianten werden voorgelegd aan de klankbordgroepen en aan de burgerpanels. Er werd vervolgens een afweging gemaakt.

*De volledige verslagen van de burgerparticipatiesessies synthesefase met afweging tussen de varianten zijn raadpleegbaar onder hoofdstuk 7 'bijlagen'.*

#### INPUT KLANKBORDGROEP

##### **Interne klankbordgroep**

De interne klankbordgroep bestaande uit gemeentelijke administraties en de politiezone gaf verschillende aandachtspunten mee en neigde eerder naar het raamwerk van variant 1 (Verslag: zie bijlage).

##### **Externe klankbordgroep**

De externe klankbordgroep met vertegenwoordigers van Brechtse verenigingen gaf aan dat er belang wordt gehecht aan meer voetgangersruimte (ook voor mensen met een verminderde mobiliteit), betere aanrijroutes voor voetgangers en fiets naar o.m. het station Noorderkempen en een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen naar de handelaars. Over de manier hoe dit te bereiken was er geen unanimititeit, er waren deelnemers die neigden naar variant 1, anderen zagen verschillende concepten (bijv. ontvlechte fietsroutes) uit variant 2 ook als te overwegen (Verslag: zie bijlage).

#### INPUT BURGERPARTICIPATIE

Er werden drie burgerparticipatiesessies gehouden. In elke deelkern (Brecht, Sint-Job en Sint-Lenaarts) een sessie. Er werden enerzijds stellingen voorgelegd aan de deelnemers, anderzijds werden de elementen uit de beide varianten besproken en ten opzichte van elkaar afgewogen.

##### **Stellingen**

Er werden enkele stellingen voorgelegd aan de aanwezige burgers. Hieruit komen algemeen de volgende bevindingen:

- Voor de korte verplaatsingen gaan de meeste deelnemers te voet, of gebruiken de fiets. De grotere inkopen, slechte weersomstandigheden, verminderde persoonlijke mobiliteit en het afzetten van kinderen aan school op de weg naar het werk zijn nog redenen om de auto te gebruiken.
- De meerderheid van de deelnemers vindt dat de fietsroutes en verkeersveiligheid nog significant kunnen verbeteren. Er zou meer gefietst worden indien de routes veiliger worden. In Sint-Job wordt specifiek op de onveiligheid op de Brugstraat tijdens de spits en rond het kruispunt Mieksebaan x Rommersheide gewezen. Algemeen wordt gevraagd om meer bufferstroken tussen rijbaan en fietspaden aan te leggen, te kijken naar situatie aan de bruggen over het kanaal, naar het verschil in snelheid tussen de fietsers onderling en tussen auto en fietsers.
- Voor velen laat de huidige verkeersveiligheidssituatie in Brecht niet toe om kinderen zelfstandig naar school te laten wandelen of fietsen. Onder meer de schoolomgevingen (auto's parkeren aan de schoolpoort) en schoolroutes (nog te hoge snelheid, moeilijke kruispunten en vrij veel verkeer) zijn nog onveilig.
- Om veilige (school)fietsroutes en verkeersveiligheid algemeen te verhogen moet worden ingezet op handhaving, sensibilisering (van autobestuurders en fietsers) en verkeerseducatie op school. Concepten als de zone 30, fietsstraat etc. worden gedragen, maar moeten ook afgedwongen kunnen worden.
- De meeste deelnemers geven aan zich aan de zone 30 te houden, maar dat dit bij anderen niet altijd zo is.

## ***AFwegingskader***

De varianten werden per kern t.o.v. van elkaar afgewogen. Hieruit komen algemeen de volgende bevinden:

### ***Brecht***

In Brecht is men voorstander van een brede zone 30 in de wijken en op de doortocht. Het vergroenen en opwaarderen van de publieke ruimte van de Gemeenteplaats tot aan de kerk is een opportuniteit die ook voor de handelaars positief zou zijn. Het bovenlokaal verkeer verminderen in de doortocht met aanpassing van de voorrangsregelingen op kruispunten lijkt niet afdwingbaar genoeg voor de burgers. Een bussluis aan de school De Zevensprong gaat dan weer te ver. Er wordt gewezen op de bereikbaarheid van de handelaars en er worden vragen gesteld of een lussensysteem (via bijv. de Hofstraat-Veldstraat) wel wenselijk is voor buurtbewoners en fietsers. Er zijn nog vragen over het organiseren van het parkeren gekoppeld aan dit lussensysteem. Snelheidsremming in de doortocht wordt wel breed gedragen, net als het verbreden van de voetpaden aan school De Zevensprong. Ook het conflictvrij maken van het kruispunt Bethovenstraat x Biest x Gasthuisstraat is een mogelijkheid om doorgaand verkeer te ontmoedigen en tegelijk het oversteken voor voetgangers en fietsers veiliger te maken. De kruispunten Lessiusstraat x Hofstraat en Lessiusstraat x Schoolstraat kunnen ook heringericht/herdacht worden in kader van een betere oversteekbaarheid en het weggeleiden van verkeer richting de Ringlaan (indien Hofstraat-Veldstraat hiervoor kan dienen). Sensibiliseren en handhaving zal ook zeer belangrijk blijven.

Veilige schoolfietsroutes zijn een belangrijk punt, waarbij fietsstraten een interessante hefboom zijn. De voorstellen van lokale fietsroutes worden algemeen gedragen.

Er moet in het beleidsplan voldoende aandacht gaan naar het buitengebied en de bestaande sluiproutes.

**Conclusie:** In Brecht ging de algemene voorkeur uit naar de krijtlijnen van variant 1. De doortocht van Brecht wordt bij voorkeur opengehouden voor alle verkeer. Bovenlokaal verkeer wordt er bij voorkeur ontmoedigd door het nemen van snelheidsremmende maatregelen, aanpassing van de verkeerslichtenregeling en de heraanleg van het centrum. Sensibilisering rond snelheid is blijvend belangrijk.

*De volledige verslagen van de burgerparticipatiesessies synthesefase met afweging tussen de varianten zijn raadpleegbaar onder hoofdstuk 7 'bijlagen'.*

### ***Sint-Job-in-'t Goor***

De deelnemers van de participatiesessies in Sint-Job stonden achter de invoer van de zone 30 in de wijken. Over het invoeren van een permanente zone 30 in de Brugstraat was er verdeeldheid. Een compromis zou kunnen gevonden worden in de invoer van een dynamische zone 30 die minstens geldt tijdens het begin- en einde van de schooluren. Snelheidsremmende maatregelen aan de rand van de wijken en in de wijken worden gedragen en zijn noodzakelijk. Meer aandacht voor toegankelijke voetgangersinfrastructuur wordt algemeen aangegeven.

Het investeren in fietsinfrastructuur wordt als blijvend belangrijk beschouwd (Andrélaan, Mieksebaan, Brugstraat, Bethaniëlei etc.). Het beschermen van de lokale fietsroutes met circulatiemaatregelen wordt gedragen door een deel van de deelnemers. De meerderheid zou echter beperkte omrijeffecten willen hebben en wil niet dat circulatiemaatregelen aan de ene kant van de wijk de druk verleggen naar de andere kant van de wijk. Enkelrichtingslussen mogen ook niet leiden tot verhoogde snelheid vanwege de bredere straatprofielen. De zone rond Sluis 5 komt zo in aanmerking als lokale circulatielus. Standaard fietsstraten op de lokale fietsroutes instellen wordt niet door iedereen als passend voorstel beschouwd. De zone 30, bestaande trage wegen en veilige oversteekplaatsen worden gezien als de basis van veilige lokale fietsroutes,

aangevuld met strategisch gekozen fietsstraten. Het voorstel van de nieuwe fietsbrug wordt goed onthaald, maar de haalbaarheid moet nader onderzocht worden.

De ontsluiting van scholencampus Kristus-Koning is een aandachtspunt (bus, wandelroutes, fietsroutes, parkeren...).

Er bestaat reeds een tijdsvenster voor pleziervaart op het kanaal wat de verkeershinder rond openstaande bruggen reeds vermindert. De uitbreiding van het tijdsvenster voor economisch transport over water wordt voorgesteld, zodat de brug (sluis 4 en 5) geen hindernis vormt voor pendelaars tijdens de spitsuren.

**Conclusie:** Er worden zowel elementen uit variant 1, als uit variant 2 gedragen. Algemeen wordt variant 1 met focus op de zone 30, snelheidsremmende maatregelen, degelijke fietsinfrastructuur en toegankelijke voetgangersinfrastructuur als basis gezien. Plaatselijk kunnen eventueel circulatiemaatregelen genomen worden om de fietser te beschermen, op voorwaarde dat de omrijeffecten voor bewoners beperkt blijven.

*De volledige verslagen van de burgerparticipatiesessies synthesefase met afweging tussen de varianten zijn raadpleegbaar onder hoofdstuk 7 'bijlagen'.*

### **Sint-Lenaarts**

De groep ziet een brede invoering van de zone 30 in de wijken als een goede zaak voor de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Snelheidsremmende maatregelen zijn noodzakelijk, naast handhaving.

De kwaliteit van bovenlokale fietsroutes wordt reeds als goed beschouwd. Er zou vooral meer aandacht moeten gaan naar schoolfietsroutes (middelbare scholen in Malle en Hoogstraten) en routes tussen het centrum en de jeugdbewegingen. Er zijn kansen naar het verbeteren van de oversteekbaarheid op enkele punten op die routes.

Het duwen van bovenlokaal verkeer naar de ringlaan Eester-Hoogstraatsebaan ten voordele van de as Kerkstraat-Dorpsstraat wordt pas als echt efficiënt gezien wanneer de doorstroming op de rotonde Hoogstraatsebaan x Heiken verbetert. Het zou wel de leefbaarheid in het centrum doen toenemen. Een busluis op de Kerkstraat die het verkeer zou duwen op de ringweg wordt niet gedragen door de aanwezige burgers, vanwege de omrijeffecten en bereikbaarheid van lokale handelaars. Een busluis op brug 9 wordt wel door enkele aanwezigen als valabel voorstel gezien ter bescherming van de fietser en ter vermindering van het sluipverkeer. Opnieuw is de rotonde Hoogstraatsebaan x Mallebaan het knelpunt. De ontsluiting van vrachtverkeer via Vaartkant links vraagt om een flankerend beleid.

**Conclusie:** de meerderheid van de bevroegde burgers gaf te kennen eerder een voorkeur te hebben voor de elementen uit variant 1. Een kleinere groep gaf aan dat er ook enkele elementen uit variant 2 te overwegen waren. De busluis op brug 9 kan nader onderzocht worden, voor de busluis op de Kerkstraat bestaat er weinig tot geen draagvlak. Op termijn zou men maatregelen kunnen nemen aan de rotonde Eester x Kerkstraat om bovenlokaal verkeer meer richting de Hoogstraatsebaan te duwen. Binnen de wijken zou vooral moeten ingezet worden op zone 30, snelheidsremmende maatregelen en veilige schoolfietsroutes.

*De volledige verslagen van de burgerparticipatiesessies synthesefase met afweging tussen de varianten zijn raadpleegbaar onder hoofdstuk 7 'bijlagen'.*

### **CONCLUSIE**

Er kan algemeen geconcludeerd worden dat zowel de klankbordgroepen, burgers als beleidsmakers een voorkeur hebben voor de uitwerking van de visie binnen het kader van variant 1. Er worden verschillende aanbevelingen gedaan die richting geven aan het beleidsplan mobiliteit.

Een goede bereikbaarheid van het centrum, attractiepolen, handelszaken en wijken voor alle vervoerswijzen is de basis. Er dient aandacht te gaan naar toegankelijke infrastructuur.

### ***Voetgangers***

Inzetten op een brede zone 30 in de wijken die worden afgedwongen met verkeersremmende maatregelen. Verder worden toegankelijke voetgangersinfrastructuur, verbeterde oversteekbaarheid en kwaliteitsvolle publieke ruimte naar voren geschoven.

De schoolomgevingen dienen bijkomend beveiligd te worden, gekoppeld aan veilige aanrijroutes voor voetgangers en fietsers.

### ***Fietsers***

Verder inzetten op kwaliteitsvolle bovenlokale fietsroutes die veilig oversteekbaar zijn en voldoende buffer inbouwen t.o.v. de rijbaan.

Lokale fietsroutes verbinden de gemeentelijke attractiepolen met elkaar. De routes worden beschermd met de zone 30 en verkeersremmende maatregelen. Lokaal kunnen beperkte circulatiemaatregelen de fietser op deze fietsassen bijkomend beschermen. Dit op voorwaarde dat de omrijeffecten beperkt blijven.

### ***Openbaar vervoer***

Het inzetten op toegankelijkheid van haltes, vlotte overstapmogelijkheden aan de Hoppinpunten en een voldoende hoge bus- en treinfrequentie vormen de basis binnen het luik openbaar vervoer. De krijtlijnen uitgezet in kader van de vervoerregio gelden hier als basis.

### ***Gemotoriseerd verkeer***

Er wordt gekozen om bovenlokaal verkeer op het bovenlokaal wegennet te houden via een snelheidsverlaging in de wijken, gekoppeld aan snelheidsremmende maatregelen en poorteffecten. De nadruk ligt op remming en vertraging, zonder grote circulatieingrepen te doen. Lokale circulatiemaatregelen zijn te onderzoeken indien dit lokale fietsroutes veiliger maakt, zonder dat er grote omrijeffecten voor bewoners ontstaan. De doortochten van Brecht en Sint-Lenaarts blijven doorwaadbaarheid met de auto, maar er worden weerstanden ingebouwd, zodat voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen en de verkeersveiligheid op deze assen toeneemt. Sint-Job centrum wordt één grote zone 30 tijdens het begin en einde van de schooluren. Het kruispunt N115 x N117 wordt aangepast in kader van een betere doorstroming.

Er wordt een aanzet gemaakt naar een parkeerbeleid die meer gericht is op efficiënt ruimtegebruik (clusteren parkeren langs ontsluitende wegen) en op efficiënt gebruik (kortparkeerplaatsen rond handelszaken).

Vrachtwagens worden op het bovenlokaal wegennet en lokale verbindingswegen gehouden. Er wordt een lokaal vrachtrouten netwerk uitgewerkt.

### ***Flankerend beleid***

Sensibilisering & handhaving dienen uitgebreid in het beleidsplan te worden opgenomen. Een flankerend beleid die verenigingen, bedrijven en scholen aanmoedigt voor de duurzame vervoersmiddelen te kiezen maakt hier deel van uit.

# 5

## BIJLAGEN

## 5.1. VERSLAGEN KLANKBORDGROEPEN

### 5.1.1. INTERNE KLANKBORDGROEP

#### ALGEMEEN

- Vraag vanuit de klankbordgroep om de kaarten te verduidelijken met onder andere herkenningspunten en een duidelijke wegenstructuur.
- Men vraagt om de recente fietsstraten mee in de kaarten op te nemen zodat dit een volledig beeld geeft van de huidige situatie.

#### SINT-JOB

- De klankbordgroep geeft aan dat er draagvlak in de wijk moet zijn voor een lus richting de Sluisvijfbaan. Er moet ook goed gekeken worden naar de richting van de lus zodat bewoners nog overal kunnen geraken.
- De klankbordgroep geeft aan dat de zuidwestelijke woonkamer (zone 30) nog iets zuidelijker mag worden ingetekend. Stuk van de wijk valt er nu af.
- Voorstel van de klankbordgroep om eerst de zone 30 in de woonkamers in te voeren, en deze situatie eerst te evalueren voor een fietszone of fietsstraten in te voeren.
- De klankbordgroep uit een bezorgdheid rond de bereikbaarheid van de brandweerkazerne. Hier moet zeker rekening mee worden gehouden.
- Vanuit de klankbordgroep wordt aangegeven dat er een masterplan in opmaak is in het centrum van Sint-Job. In dit Masterplan bekijkt men de invulling en samenhang van een aantal gebouwen van de gemeente. De vraag is om het mobiliteitsplan en het masterplan op elkaar af te stemmen.
- De klankbordgroep geeft aan dat de Kattenhoflaan infrastructureel kan verbeterd worden.
- De klankbordgroep geeft aan dat de westelijke wijk die nu ingetekend is als woonerf, eerder mee als woonkamer zone 30 kan gelden. Het is logischer om de wijk hetzelfde te behandelen als de andere wijken, ook al zijn de straten doodlopend.
- De klankbordgroep geeft aan dat de éénrichtingslus ter hoogte van de camping eventueel beter wordt omgedraaid dan wat er is voorgesteld in de workshops. Enkele straten in deze wijk ten oosten van de Brugstraat kunnen worden ingetekend als fietsstraat ikv veilige routes naar school.
- Er wordt gevraagd om de wijk Overbroek niet te vergeten in de opmaak van het mobiliteitsplan.
- Het algemene idee van ontvlechting wordt door de klankbordgroep goed onthaald. Men gelooft in dit principe.

#### BRECHT

- De politie geeft aan dat het moeilijk zal zijn om lage snelheid op de Eyndovensteenweg af te dwingen. Op deze as wordt momenteel al veel geflitst. Zone 30 iets meer naar noorden opschuiven.
- De klankbordgroep geeft aan dat zone 50 tussen de Lessiusstraat en de Ring traag aanvoelt. Men begrijpt vanuit de Klankbordgroep wel de keuze om zo het gevaarlijk oversteekpunt veiliger te maken.
- De klankbordgroep maakt zich zorgen voor de toegankelijkheid voor de middenstand. Hoe zal men tot de winkel geraken? Geert van Vectris verduidelijkt dat het centrum, en de winkels in alle varianten bereikbaar zullen zijn.
- De klankbordgroep uit de bezorgdheid dat er meer verkeer door de Schoolstraat zal rijden en de druk richting de Schoolstraat zal verschuiven. Dit is een bezorgdheid om in het achterhoofd te houden.
- De klankbordgroep geeft aan dat het jaagpad momenteel niet aan bod komt, maar wel een belangrijke as is voor woon-werkverkeer. Het voorstel van de Tilburgbaan als alternatief kan werken indien deze baan grondig wordt aangepakt. Momenteel geen fijne straat om op te fietsen (gravel, putten, verlichting).

- De klankbordgroep vraagt of de zone 30 niet kan worden doorgetrokken tot aan het station Noorderkempen (tot aan sporen, dus inclusief de sportvelden).
- Molenheiken blijft een moeilijk punt en een belangrijke route voor fietsers en auto's.

#### SINT-LENAARTS

- De Processieweg als fietsstraat (voorstel burgerpanels) wordt door de klankbordgroep goed onthaald.
- Het idee om snelheidsremmende maatregelen toe te passen in de Kerkstraat wordt goed onthaald. Het moet zichtbaar zijn dat men de kern van Sint-Lenaarts binnen rijdt (cf. poorteffect).
- Het moet eenvoudiger zijn om rond de kern te rijden, dan erdoor. De hoofdroute voor doorgaand verkeer zou de Bevrijdingsstraat moeten zijn.
- De klankbordgroep uit een bezorgdheid over de Heiken – Lessiusstraat (tussen kernen Sint-Lenaarts en Brecht) waar het alle dagen file is (tijdens de drukste momenten van de dag), en weinig alternatieven zijn.

### 5.1.2. EXTERNE KLANKBORDGROEP

#### ALGEMEEN

De voetganger komt te weinig naar voren in de plannen en varianten. Een goed wandelnetwerk van trage verbindingswegen is een kwaliteit. Kwaliteitsvolle voetpaden nabij kruispunten, attractiepolen en bushaltes is een katalysator voor meer verplaatsingen te voet, ook voor minder mobiele. Enerzijds het voorzien van een netwerk, een voetgangersbelevingszone en beveiliging van fietsdoorsteken die uitkomen op bijv. gewestwegen (voetpaduitstulping om oversteekafstand te verkleinen).

Inzetten op beleving lokale fietsroutes en voetgangersroutes, inzetten als hefboom voor kindvriendelijke infrastructuur. “Wielvriendelijk” of “voetvriendelijk”. Namen geven aan trage wegen om herkenning doorsteekwegen te verbeteren.

#### SINT-JOB

- Er wordt gevraagd om blijvend in contact te staan met de provincie omtrent de plannen rond inrichting KMO zone Kloosterveld-De Zwaan. Er is de studie die zal worden opgemaakt rond een potentiële alternatieve ontsluiting rechtstreeks op de Beukenlei. Maar ook de ruimtelijke inrichting en invulling is belangrijk qua verkeersgeneratie, maar ook als kans voor versterking fietsroute antitankgracht (cf. voorstel nieuwe fietsbrug). Schepen: mobiliteit voorwaarde in de vorm van ontsluiting van het industriegebied.
- Het gesprek aangaan met de Vlaamse Waterweg omtrent de snelheid op jaagpaden (cf. F15 fietssnelweg). De huidige maximumsnelheid op het jaagpad ligt op 30 km/u (ook voor speedpedelecs).
- Er wordt het voorstel van een nieuwe fietsbrug gedaan, maar enkele aanwezigen geven aan dat deze al bestaat, net over de gemeentegrens, in Schoten. De mobiliteitsambtenaar geeft aan dat dit om een voetgangersbrug gaat, met trappen, niet gemaakt voor een vlotte fietsoversteek.
- Er wordt verder doorgegaan op de fietsbrug. Moet er geen fietsbrug komen over het kanaal t.h.v. de Andrélaan (doortrekken tot aan kanaal). Er wonen veel mensen in de Rommersheide, dus zou dit een meerwaarde kunnen betekenen. De aanwezigen zien echter ook in dat de bestaande voetgangers- en fietsoversteek aan sluis 3 een valabel alternatief kan bieden tussen Rommersheide en Sint-Job centrum. Er ligt tussen de twee kernen potentieel voor een lokale fietsroute via de Tilburgbaan, maar daarvoor zijn investeringen nodig in verlichting en verbeterd wegdek.
- Er worden veel fietsen geplaatst aan de bushalte van de Andrélaan (Schotensteenweg, halte Brecht Baareltje). De nood aan een veiligere verbindingsweg voor fietsers naar deze halte is een werkpunt en een kans.



- Voetgangersruimte aan bushaltes: conflicten voetganger-bus, voetganger-fietser. De voetganger wordt hier vaak uit het oog verloren en zouden hier net centraal moeten staan.
- School De Brug: voorstander van lokale fietsroutes tussen de belangrijkste attractiepolen. Het kind centraal zetten, veilige routes voorzien in combinatie met sensibiliseren en handhaving.
- De Brugstraat komt meermaals ter sprake. Er is geen rondweg. De aanwezigen zien ook dat dit niet mogelijk is zonder veel natuur/open ruimte verloren te laten gaan. Gezien er slechts 2 oversteken zijn (brug 4 en sluis 5) wordt verkeer hierop gebundeld. Er wordt gesproken over veel verkeer van Schilde en Zoersel die door Sint-Job rijden en dat zij de grootste boosdoener van de spitsuurfievorming zouden zijn. Dit wordt door anderen tegengesproken die aangeven dat Sint-Job zelf ook veel verkeer genereert. Er zijn veel ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen op weg naar het werk bijvoorbeeld en er is het standaard woon-werkverkeer. Hiermee verder alluderend dat er (te)veel mensen wonen in Sint-Job. Verkeer baant zich vooral een weg door de wijken tijdens de spitsuren.
- Weinig voetpaden in Sint-Job: voetgangers meer nood aan ruimte.

## BRECHT

- Deel aanwezigen zegt dat doortocht Brecht geen probleem heeft versus anderen die spreken van onveilige doortocht/onveilig gevoel door voetgangers, fietsers, schoolkinderen, bussen en autostromen. Gemotoriseerd verkeer neemt daar nog veel ruimte in.
- Men is niet tegen het concept om weerstanden in te bouwen op de doortocht om gemotoriseerd verkeer door doortocht te ontraden, maar de handelaars zouden wel steeds goed bereikbaar moeten blijven. Auto-parkingclusters op aanvaardbare wandelafstand van de handelszaken. School sleutelbloem moet ook te bereiken zijn, net als woonzorgcentrum.
- Er wordt geopperd de gemeentplaats als autovrije/autoluwe voetgangerszone te maken, of toch parkeren af te bouwen en de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen. Dit gekoppeld aan een sterk voetgangersnetwerk vanuit de omliggende wijken. Verkeersluwe zones vraagt voor draagvlak. We merken dat ouders nog overtuigd moeten worden. Heeft tijd nodig.
- Schoolstraat: de fietsstraat daar is nog niet afdwingbaar, onder meer door weginrichting.
- Overbroek mag niet ontbreken op de kaart.
- Inrichting zone 30 is belangrijke eerste stap. Daarna kan gekeken worden of bijkomende routes met bijv. fietsstraat moeten beschermd worden.
- Verlichting langs kanaal Dessel-Schoten: is een echt probleem tussen de kernen van Sint-Lenaarts en Brecht. Mannen, noch vrouwen durven hier in de nacht voorbij te rijden. Als iemand hier op dat moment in het water sukkelt is er ook geen hulp in de buurt, terwijl dit overdag wel zo is.
- Verlichting langs Mieksebaan (ten oosten van Andrélaan): hier stopt de bebouwing, is er minder sociale controle en is er geen tot nauwelijks verlichting. Dit maakt de fietsroute ook minder aantrekkelijk.
- Voetgangersverbinding tussen station Noorderkempem en Brecht centrum is nodig. Op dit moment wandelen voetgangers op de fietspaden, bij gebrek aan alternatief. Ook op de Ringlaan is er een soortgelijk probleem. Voetganger meer centraal zetten, ook oversteken beveiligen in functie van niet alleen de fietser, maar ook de voetganger.

## SINT-LENAARTS

- Er werd niet sterk op Sint-Lenaarts ingegaan, gezien er geen verenigingsvertegenwoordiging uit deze kern aanwezig waren. Wel ziet men in dat er de hoofd-autoroute via Eester-Hoogstraatsebaan gaat en dat de Kerkstraat (en Houtstraat) een ondergeschikte rol zouden kunnen krijgen. Opnieuw moeten handelaren goed bereikbaar blijven volgens de deelnemers. Constant aandachtspunt.
- Brug 9 over kanaal. Hier komt een bus langs, dus volledige fietsbrug is niet mogelijk.
- Mallebaan: kruispunt herinrichten als hoofdtoegang voor vrachtverkeer: AWW beveiligen van kruispunten
- Zone 30 wordt vaak genegeerd: inrichtingsprincipes en handhaving en sensibilisering → Vergroeningsstrategie: bomen, hemelwater in wadi's.

- GPS-netwerk: moeilijk te realiseren
  - ➔ Voor vrachtverkeer eigen routeplanners: tonnagebeperking en bebording mee in opnemen.
  - ➔ Voor autosysteem iets minder helder.
- Trage wegennetwerk: waar verbindingen nodig, welke worden gebruikt? ➔ namen geven, dan worden ze herkenbaar en dus meer gebruikt.

## 5.2. VERSLAGEN BURGERPARTICIPATIE

*Disclaimer: de varianten werden voorgelegd aan de burgerpanels. In de verslagen wordt gesproken van scenario 1 en 2. Dit kan gelezen worden als variant 1 en 2.*

### 5.2.1. KERN BRECHT

#### ALGEMENE INFORMATIE

<b>Project</b>	<b>Mobiliteitsplan Brecht</b>
<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

#### PROGRAMMA

De avond kreeg een goedgevuld programma bestaande uit:

- (1) **Presentatie** gegeven door Geert Vercruyssen 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;

## GROEP 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

### 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.

## GROEP 2

### 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 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.</i></p>	7 0	0 7

### 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 overstekbaarheid 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 circula-tiemaatregelen. 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 ma-nier om deze route verkeersveiliger te maken. Men bekijkt de mogelijkheid om te werken met lussen via de Vaartstraat. Zo denkt men na over de mo-gelijkheid 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 studiebureau heeft verder onderzoek naar voert.
  - Processieweg- J. Cardijnlaan- E. Van Notenlaan-Koningsstoel- Broeckhoven-straat-Lessusstraat 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 ( sluiptverkeer Tilburglaan , Broeckhovenstraat, ontsluiting Rommersheide).

Tijdens de afweging van de scenario's start men met het bespreken van de verschillende ele-menten 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-Lessusstraat-Hofstraat. Men stelt voor om de toegang vanuit het kruispunt Betho-venstraat- 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 ge-maakt. 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 sta-tuut 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 onder-broken.

### **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.

## 5.2.2. KERN SINT-JOB-IN-'T GOOR

### ALGEMENE INFORMATIE

<b>Project</b>	<b>Mobiliteitsplan Brecht</b>
<b>Fase</b>	Synthesefase
<b>Workshop</b>	Tweede reeks workshop
<b>Deelgemeente</b>	Sint-Job-in-'t-Goor
<b>Datum</b>	09/05/2023
<b>Locatie</b>	Lokaal Dienstencentrum De Lindeboom (Kerklei 18a, St. Job)
<b>Verslaggevers</b>	Geert Vercruysse, Patrick Auwerx, Iris Denies, Simon Volckaert en Eva De Vrij

### PROGRAMMA

De avond kreeg een goedgevuld programma bestaande uit:

- (4) **Presentatie** gegeven door Geert Vercruysse van Vectris en Eva De Vrij van Mobiel 21 waarin het proces en de eerste scenario's (oplossingsrichtingen) kort werden toegelicht;
- (5) **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.
- (6) **Plenaire afsluiter** waarin iedere groep kort de stellingen en afweging besproken in de eigen groep voorstelde aan de andere groepen;

GROEP 1

**Stellingen**

<b>Stelling</b>	<b>Akkoord</b>	<b>Niet akkoord</b>
<p><b>(5) Voor korte verplaatsingen (bijvoorbeeld naar de bakker) neem ik altijd of vaak de fiets, of ga te voet?</b></p> <p><i>De deelnemers die niet met de fiets of te voet gaan, geven volgende argumenten hiervoor aan:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Slechte weersomstandigheden</li> <li>○ Wekelijkse grote of zwaardere boodschappen</li> <li>○ Afstand woonplaats naar centrum te ver of slecht bereikbaar</li> <li>○ Afhankelijk van moment van de dag (is het spitsuur, nemen ze makkelijker de fiets om file te vermijden)</li> <li>○ Ontbreken veilige fietsroute vanuit gebied Rommersheide richting centrum</li> <li>○ Oversteek voor fietsers aan sas 5 onveilig</li> </ul>	5	5
<p><b>(6) 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 meerderheid zou meer de fiets nemen of te voet gaan wanneer er veilige routes worden voorzien. Sommige geven echter aan dat slechte weersomstandigheden een reden vormen om de wagen te nemen.</i></p>	9	1
<p><b>(7) Ik durf mijn (klein)kinderen zelfstandig naar school te sturen.</b></p> <p><i>Dit is zeer afhankelijk van de locatie van de woning tot het centrum. Daarnaast hangt dit sterk af van de drukke schoolspits met openingstijden brug. Tip: huidige alternatieve fietsroute in Rommersheide optimaliseren en opnieuw communiceren aan scholen/bewoners om te stimuleren.</i></p>	2	8
<p><b>(8) 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>Groenere omgeving leidt tot zachter en rustiger rijden, en daarom vraagt de groep voor meer groenvoorzieningen. Verandering in straatbeeld en uitvoering (andere straatstenen, wegverschuiving, groener,...) leidt tot meer waakzaamheid. Dus niet enkel een bord plaatsen om zone 30 af te dwingen.</i></p>	8 2	2 8

**Afweging scenario's**

Er is vaak algemene consensus in de evaluatie van de onderwerpen, maar er is geen duidelijke voorkeur voor het ene of het andere scenario. Elementen uit beide scenario's worden zowel goed als minder goed onthaald.



Voor scenario 1 werden volgende elementen besproken:

- **Investerings in fietsvoorzieningen (Andrélaan, Mieksebaan, Bethaniëlei)** vindt heel de groep belangrijk
  - Er dient ook bijkomende aandacht te worden geschonken aan extra straatverlichting langs fietspaden (en jaagpad).
  - Kan er tussen kruispunt Andrélaan en het jaagpad bekeken worden of er een veilige fietsroute de verbinding maakt?
  - Ook ontbreekt het aan veilige oversteek tussen kruispunt St. Job en kruispunt Andrélaan.
  - De groep vraagt ook of er niet opnieuw aan de plannen van de fietssnelweg langs het spoor kan gewerkt worden. Deze werden in het verleden opgestart en loopt op grondgebied Brasschaat reeds tot in Brecht. Waarom wordt deze niet doorgetrokken zodat inderdaad ontvlecht kan worden en snellere fietsen op die as geplaatst worden?
  - Betreffende de oversteekbaarheid haalt de jongste deelnemer uit onze werkgroep aan dat er op grondgebied Brasschaat op de Mieksebaan een veilige fietsoversteek ontbreekt zodat de schoolroute naar Brasschaat per fiets niet helemaal veilig kan verlopen. Dit mankeert voor de fietsers die vanuit St. Job langs het jaagpad, antitankgracht en langs E10-plas richting Brasschaat fietsen. Mogelijkheid tot bespreken met gemeente Brasschaat?
  - Komende van Vaartstraat richting Schoten (ter hoogte van Lichtenberg) ontbreekt het aan een stukje fietspad om veilig naar Schoten te kunnen fietsen.
- **Zone 30 in woonwijken** wordt algemeen goed onthaald in de groep. Doorgaand verkeer zal volgens de groep niet geweerd worden door de invoering hiervan, maar het zorgt wel dat de snelheid van de voertuigen geremd zal worden, mits bijkomende infrastructurele maatregelen. Hierdoor verhoogt de veiligheid van de fietsers en voetgangers indien de nieuwe inrichtingen voldoende en duidelijk gecommuniceerd worden. Zone 30 dient afgedwongen te worden door uniforme inrichtingsprincipes. Handhaving kan volgen, maar de weg dient voor zich te spreken en te ontmoedigen sneller te rijden.
- **Snelheidsremmende maatregelen in woonwijken** wordt door de groep volgens de evaluatiematrix op bijna alle elementen positief beoordeeld. Het komt ten goede van de veiligheid voor actieve weggebruikers, het remt de snelheid en bevordert tevens de oversteekbaarheid.
- In de invoering van **fietsstraten (Staf Larocheaan, Kerkhofstraat,...)** ziet men minder het voordeel van in ten opzichte van de invoering van zone 30.
  - Ook op een rustige avond mag men op het ganse traject de fietser niet inhalen terwijl dit vaak perfect veilig zou kunnen verlopen. Dit mag wel in een reguliere zone 30.
  - De groep denkt dat de fietsstraten niet het doorgaand verkeer zullen weren en dit dus niet per direct ten goede komt aan de veiligheid van fietsers en voetgangers.
  - Ook dient er nagedacht te worden over parkeren op de rijbaan bij fietsers. Naar het voorbeeld van Alfons De Clerckstraat en Edith Cavellaan wordt het niet veiliger als de fietsers moeten slalommen tussen geparkeerde voertuigen en hierdoor telkens op het andere rijvak komen. Kan er bekeken worden

om parkeerverbod (eventueel enkel tijdens schoolspitsuren) in te voeren in de huidige en toekomstige fietsstraten?

- Er is wel sterke nood aan sensibilisering en communicatie over de fietsstraten, gezien dit nog vrij nieuw is in de wegcode en nog steeds heel veel mensen niet weten wat de regels zijn voor een fietsstraat. Educatie op school?

Voor scenario 2 verliep de evaluatie van de elementen als volgt:

- De zone 30 in woonwijken was men reeds over eens in scenario 1, maar **zone 30 op de Brugstraat** wordt gedeeltelijk goed onthaald.
  - Men verwacht niet dat dit het lokaal verkeer zal weren en ook niet dat de voertuigen zich buiten de spits aan de snelheidsbeperking zullen houden.
  - Kan er gewerkt worden met slimme verkeerslichten die het verkeer gefilterd op de Brugstraat brengen?
  - De groep ziet wel een economisch voordeel in de invoering van de snelheidsbeperking 30 ten opzichte van de handelaars. Trager rijden geeft een breder gezichtsveld waardoor handelaars opgemerkt worden. Doorgaand verkeer dus niet negatief voor handelaars.
- De **fietsbrug in het westen van St. Job over het kanaal** wordt door de groep als voorzichtig positief bevonden, al stelt men wel vragen bij de bereidwilligheid van de Vlaamse Waterweg hiervoor.
  - De plannen voor een fietsbrug aan Sas 6 werden in 2022 omgezet naar een voetgangersbrug wegens budgetmatige redenen. Deze voetgangersbrug is door de vele trappen te hoog om handig of toegankelijk te zijn. Een fietsbrug zoals voorzien aan Sluiscomplex 3 zou wel soelaas bieden.
  - Deze nieuwe fietsbrug zou dan wel de oversteekbaarheid van het kanaal en de verbinding naar het centrum optimaliseren.
- Het invoeren van **circulatie in Zandstraat – Holleweg en Hogeweg** ziet de groep ook niet als middel om doorgaand verkeer te weren.
  - De groep vraagt zich af of circulatie – en dus breder wegbeeld- de snelheid wel zal remmen of er dan juist sneller doorheen wordt gereden.
  - Een deelnemer uit de groep merkt ook op dat het gedeelte Vaartlaan mogelijks 2-richting dient te blijven om de oversteek aan de brug te garanderen in beide richtingen.
- Voor het aanbrengen van **circulatie in de wijk tegen zuiden van Mieksebaan** zien de deelnemers aan de werktafel als voordeel dat:
  - Hier mogelijks wel het doorgaand verkeer wordt geweerd en er enkel bestemmingsverkeer (hoofdzakelijk bewoners) over blijft.
  - Er verbeterde publieke ruimte ontstaat doordat er minder putten in de berm komen door uitwijkmanoeuvres van kruisende voertuigen.
  - En mits invoering van de zone 30 (gemengd verkeer – fietsers op de rijbaan) er toch verhoogde veiligheid voor actieve weggebruikers ontstaat.
  - Bovendien zou ook een circulatie kunnen bekeken worden in het ganse gebied Rommersheide om uniformiteit te bewaren en enkel zeer lokaal verkeer in woonwijken te bekomen. Dus ook te bekijken circulatie aan Rommersheide F en aantakende straten.
- Voor het **ontvlechten van fiets –en voetgangersverbindingen** heeft men volgende ideeën:

- Het gaat eerder ook om het beveiligen van de bestaande infrastructuur om mensen op de fiets te krijgen.
- Er bestaat bebording voor een alternatieve fietsroute doorheen gebied Rommersheide die Brecht met Brasschaat verbindt, maar deze is niet meer geoptimaliseerd sinds heraanleg van het gebied en ook te weinig gekend bij inwoners.
- Het bekijken van trage wegen om die ontvlechting te realiseren ziet men als een zeer waardevolle kans. Hiervoor dienen wel ontbrekende verbindingen en trage wegen duidelijk in kaart gebracht te worden.

## GROEP 2

### Stellingen

Stelling	Akkoord	Niet akkoord
<p><b>(5) Voor korte verplaatsingen (bijvoorbeeld naar de bakker) neem ik altijd of vaak de fiets, of ga te voet?</b></p> <p><i>De meerderheid van de groep geeft aan voor korte verplaatsingen vaak de fiets te nemen of te voet te gaan. De meesten nuanceren echter dat voor sommige verplaatsingen de wagen noodzakelijk is. Denk aan het doen van boodschappen of het vervoeren van jonge kinderen.</i></p>	8	2
<p><b>(6) 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>Een groot deel van de groep geeft aan sneller de fiets te nemen of te voet te gaan als er veiligere routes kunnen worden voorzien. Dit ligt aan de basis van sommige verplaatsingen met de wagen. Men haalt hier het voorbeeld van de schoolomgevingen aan.</i></p>	7	3
<p><b>(7) Ik durf mijn (klein)kinderen zelfstandig naar school te sturen.</b></p> <p><i>De groep geeft aan dat men (klein)kinderen niet zelfstandig naar school durft sturen omwille van het drukke verkeer tijdens de spitsmomenten. Veilige schoolomgevingen en –routes staan hierbij centraal.</i></p>	0	10
<p><b>(8) 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 meerderheid van de groep houdt zich aan de snelheidslimiet van 30 km/u, maar gelooft niet dat andere chauffeurs zich hier altijd aan houden. Het is belangrijk om voldoende handhaving te voorzien om de zone 30 te kunnen afdwingen.</i></p>	10 0	0 10

### Afweging scenario's

Voor scenario 1 werden volgende elementen besproken:

- De groep bespreekt de indeling van **leefbare woonwijken of kamers waar zone 30** geldt, en kan zich hierin vinden. Men vraagt ook om dit met borden 'Uitzonderlijk

plaatselijk verkeer' aan te duiden. Deze verkeersborden zijn echter moeilijk te handhaven. Men geeft aan dat het belangrijk is om de toegangen tot de kamers te beveiligen en accentueren.

- De Bethaniëlei en de Brugstraat zouden best wel 50km/u blijven om te vermijden dat het verkeer anders via de wijken zal rijden. Men stelt voor om in te zetten op een dynamische, variabele zone 30 tijdens de schoolspitsen.
- **Snelheidsremmende maatregelen** in de wijk zijn noodzakelijk. Er is wel nood aan aandacht voor type van snelheidsremmende maatregelen. Zo geeft men aan dat Berlijnse kussens voor geluidsoverlast zorgen.
- Naast infrastructurele ingrepen wordt aandacht gevraagd voor **handhaving**.
- Verder dient de aandacht te gaan naar een **betere ontsluiting van de scholencampus** aan de Bethaniëlei. Er leeft een bezorgdheid rond het aanrijden van de bussen en de bestaande halte-infrastructuur zou ook beter kunnen volgens de deelnemers.

Voor scenario 2 werden volgende elementen besproken:

- De uitbouw van een kindvriendelijk netwerk, fietsnetwerk is prima maar moet niet vertaald worden in de uitbouw van een netwerk met fietsstraten. **Zone 30 en veilige fietsoversteekplaatsen** zijn nuttiger. De fietsoversteek met middeneiland in de Bethaniëlei wordt als een goede fietsoplossing gezien.
- De groep is geen voorstander van een nieuwe fietsbrug maar wenst de **bestaande brug 5 te optimaliseren**. Er wordt gevraagd om de brug te verbreden voor tweerichtingsverkeer in combinatie met een fietsstraat. Dit dient verder onderzocht en besproken te worden met de Vlaamse Waterweg.
- Wat betreft de bruggen over het kanaal wordt voorgesteld om te werken met een tijdsvenster voor de boten, zodat de bruggen niet open gaan tijdens de spitsuren. Ook dit valt onder de bevoegdheid van De Vlaamse Waterweg waar ze momenteel het vrachtvervoer over water prioriteit geven.
- Bij de stappers wordt aandacht gevraagd voor de **toegankelijkheid** van het openbaar domein. Dit is een doelstelling, thema dat zeker moet worden opgenomen in het mobiliteitsplan.

GROEP 3

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>Een deel van de groep is akkoord, maar geeft wel aan dat er uitzonderingen zijn zoals bijvoorbeeld voor grotere wekelijkse supermarktkopen. Er wordt door een deelnemer aangegeven dat het ook in Sint-Job mogelijk is om alle inkopen te doen zonder auto (met fietstassen). Velen delen deze gedachte niet. Twee mensen zijn niet akkoord omdat ze minder goed te been zijn en zich daarom met de wagen verplaatsen</p>	9	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>Het grootste deel van de groep is akkoord. Indien er meer bufferstroken worden aangelegd tussen rijbaan en fietspad met hagen of een gracht dan zou fietsen veiliger worden (vooral verwijzing naar gewestwegen). Vrachtverkeer zonder bestemming in Sint-Job uit de Brugstraat halen (maar evengoed uit de Bergsebaan), oplossing zoeken voor verschillende snelheid fietsers (speed pedelecs vs gewone fietser), brede zone 30 en snelheidsremmers. Een deel van de groep is niet akkoord, en verkiest de binnenwegen.</p>	9	2
<p><b>(3) Ik durf mijn (klein)kinderen zelfstandig naar school te sturen.</b></p> <p>Een deel van de groep is akkoord omdat het in de wijken over het algemeen eerder veilig is met verschillende doorsteekwegen.</p> <p>Het grootste deel van de groep is niet akkoord omwille van onveilige infrastructuur, gevaarlijke oversteek Brugstraat, mentaliteit van snel rijden (ook door ouders van kinderen). Er zou algemeen een continue leerproces en sensibilisering moeten opgestart worden van jongs af aan. Meer acties in de scholen, leren van verkeersregels en waar op te letten in het verkeer. Ook flankerende acties om volwassenen op de korte afstanden (naar school, de krantenwinkel etc.) de auto aan de kant te laten en te belonen. Daarnaast veilige schoolomgevingen creëren: er is vaak parkeerchaos aan de schoolpoort, voetpaden aan de scholen moeten van goede kwaliteit zijn (bijv. E. Cavellaan). In dergelijke omgevingen is een fietsstraat geen slecht idee, daar meer voorrang aan de fietser.</p>	4	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>De groep is akkoord, met voorwaarde dat de zone 30 goed moet aangeduid zijn. Voor de tweede stelling is de groep niet akkoord. Er wordt op jonge wegpiraten gewezen, ook ouders van schoolkinderen die altijd gehaast zijn. Om dit te milderen/op te lossen: Sociaal bewustzijn creëren, goede infrastructuurele inrichting, duidelijke afbakening zone 30 die in wegbeeld ook zichtbaar is.</p>	11 0	0 11

*Volop inzetten op handhaving en controle (bestrafen), maar evengoed op belonen (bijvoorbeeld: digitale schermen die groen oplichten als men zich aan de snelheid houdt, slimme verkeerslichten die chauffeurs die niet te snel rijden beloont door hen groen te blijven geven).*



### **Afweging scenario's**

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

- Eerst en vooral bespreekt de groep de **zone 30** maatregel. Zone 30 in de wijken blijft goed gedragen, maar er wordt wel gevraagd voor snelheidsremmende maatregelen om dit af te dwingen. Ook mensen een positief signaal uitsturen als ze zich aan de snelheid houden (met digitale borden die groen oplichten en snelheid weergeven als men zich aan de snelheid houdt). Men denkt ook na over een aantal specifieke straten en wijken zoals 50 km/u op de Kattenhoflaan omdat de straat niet is ingericht op 30 km/u.
- Ten tweede denkt men na over **fietspaden en fietsroutes**. Verbeteren **fietspaden** op de Brugstraat door bijvoorbeeld één zijde (de oostzijde) aan te leggen als dubbelrichtingsfietspad. De oostzijde van de Brugstraat heeft minder zijstraten, dus minder conflicten en ook in de huidige situatie rijden er al fietsers in twee richtingen, wat voor gevaarlijke situaties zorgt. Niet iedereen is akkoord met het dubbelrichtingsfietspad idee omdat er bijvoorbeeld veel supermarktinritten zijn en de schoolomgevingen aan de westzijde liggen. Uit verschillende blijkt dat dubbelrichtingsfietspaden niet veiliger zijn. Een alternatieve parallelle fietsroute om Brugstraat als fietser te kunnen vermijden zou de Bergsebaan kunnen zijn. Over de richting is er geen discussie: (1) de bereikbaarheid van de parking kerkhof, (2) het omrijeffect voor de lokale omwonenden en (3) enkelrichting zorgt voor hoge snelheden. Een lokale fietsroute die de Braakstraat verbindt met de Bergsebaan wordt als mogelijkheid naar voren geschoven, met invoer fietsstraat. Deze voorstellen moeten verder worden onderzocht.
- De groep bespreekt tevens de **éénrichtingsvoorstellen**. De Ebeslaan waar in het verleden in het eerste deel een enkelrichting gold had een positief effect op het sluipverkeer (voormalige sluiproute: H. Consciencelaan-Palieterlaan-Ebeslaan), maar zorgt ervoor dat omwonenden moeten omrijden.
- De groep bespreekt ook de doorgaande **route Brugstraat-Bethaniëlei**. Er wordt naar voren gebracht of (1) een bijkomende ontsluiting/ring rond Sint-Job mogelijk zou zijn om doortocht te ontlasten of (2) de Brugstraat-Bethaniëlei louter voor lokaal verkeer mogelijk zou zijn. Optie 1 zou beschermd natuurgebied aansnijden en is daarom juridisch niet realiseerbaar. Optie 2 is niet realiseerbaar door bovenlokaal opgelegde wegencategorisering.

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

- De groep bespreekt de **uitgebreide zone 30**. De hele groep zou zone 30 willen invoeren op de centrumdoortocht van Kristus Koning tot Eikenlei via Brugstraat. Dit is haalbaar tijdens de spitsuren, maar wat buiten de spitsuren? Dit gaat afdwingbaar gemaakt moeten worden met snelheidsremmende maatregelen. Men denkt niet dat door inrichting Brugstraat als zone 30 er meer verkeer door de wijken zal rijden, men

denkt eerder dat dit mogelijk al een klein deel van het doorgaand verkeer uit Sint-Job doortocht haalt.

- Tot slot bekijkt men lokale fietsroutes. Enkelrichtingstraten om fietsers te beschermen werken mogelijk wel op bepaalde locaties, maar leiden tot meer kilometers, want meer mensen moeten omrijden. Dus meer CO2 uitstoot wordt er gezegd. Er zijn geen voorstanders van kleine omrijeffecten in de buurt van de lokale fietsroutes. Bijvoorbeeld lus Hogeweg-Hogebaai-Moeshofstraat wordt niet gedragen, omdat de Hogeweg breed genoeg is om veilig fietsen en auto gemengd mogelijk te maken en door het “onnodig omrijeffect”. Om lokale problemen op te lossen kan wel een kleine lus worden gelegd. Bijvoorbeeld bij sluis 5 kan dit wel (sluit aan bij voorstellen scenario 1).

#### GROEP 4

#### 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 deelnemers gaan met de fiets omwille van de gezondheid en de snelheid. De deelnemers die niet met de fiets of te voet gaan, geven volgende argumenten hiervoor aan:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wekelijkse grote of zwaardere boodschappen</li> <li>○ Fysieke gezondheid</li> <li>○ Wegbrengen van kinderen naar school, om daarna door te rijden naar het werk</li> </ul>	9	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>De groep is het er over eens dat veilige, en duidelijk aangegeven routes mensen ook meer zullen doen fietsen en wandelen. Een belangrijke randvoorwaarde hierbij is de handhaving van het rijgedrag van gemotoriseerd verkeer.</i></p>	4	6
<p><b>(3) Ik durf mijn (klein)kinderen zelfstandig naar school te sturen.</b></p> <p><i>De groep geeft aan dat zowel de schoolroutes als de schoolomgevingen veiliger kunnen. Zo geeft men aan dat de fietsstraten aan de scholen niet altijd veilige situaties creëren. Autobestuurders houden zich niet altijd aan de gevraagde snelheid en voorrangregeling. Sensibilisering van de autobestuurder staat hierbij centraal. Ook een duidelijke en éénduidige weergave van de fietsstraten is hierbij belangrijk. Zo geeft men aan dat er verschillende type borden zijn, en het missen van borden aan het begin van bepaalde fietsstraten (zoals bijvoorbeeld in het begin van de Kapelweg).</i></p>	0	10
<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 groep geeft zelf aan dat een zone 30 die wordt nageleefd heel belangrijk is. De groep beantwoordt de eerste stelling met akkoord en leeft zone 30 ook altijd na, men trekt echter andere chauffeurs sterk in twijfel. Er wordt gewezen</i></p>	10 0	0 10

op handhaving en sensibilisering. Men verwijst naar het voorbeeld van Hove waar de controle via camera's ervoor zorgt dat chauffeurs zich aan de correcte snelheid houden. Daarnaast geeft men aan dat sensibiliserende 'smiley'-borden ook helpen in het vertragen van chauffeurs omdat bestuurders zich bewust worden van hun snelheid. Sommige denken dat controle en handhaving hier alsnog bij nodig is.



### **Afweging scenario's**

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

- Investerings in **fietsvoorzieningen** (fietspaden of fietssuggestiestroken) op de grote assen vindt men zeker en vast belangrijk voor de veiligheid van fietsers en voetgangers. Men geeft aan dat het stukje vlakbij de brug op de Brugstraat heel smal en gevaarlijk is voor fietsers. Er is hier ook gebrek aan ruimte dus men geeft aan dat een oplossing via een dubbelrichtingfietspad of een parallelle route voor fietsers hier aangewezen is.
- De indeling van de **woonkamers in scenario 1** vindt men logisch. Het verlagen van de snelheid naar zone 30 voor gemotoriseerd verkeer kan de veiligheid van fietsers en voetgangers zeker en vast ten goede komen. Een belangrijke kanttekening is om de snelheid af te dwingen met een nieuwe inrichting, gevolgd door handhaving. Ook de **oversteekbaarheid** voor zowel fietsers als voetgangers zal hiermee verbeteren. De lagere snelheid zorgt ervoor dat wagens gemakkelijker kunnen stoppen, en je als fietser of voetganger gemakkelijker oogcontact kan maken met autobestuurders. Men twijfelt wel aan het effect dat de zone 30 zal hebben op het doorgaand verkeer op de brugstraat. Daarnaast denkt men niet dat de zone 30 het sluipverkeer uit de wijken zal houden, het zal in ieder geval wel veiliger kunnen indien men zich aan de snelheidslimiet houdt.
- Men gelooft in sommige **snelheidsremmende maatregelen**. Zo gelooft de groep minder in snelheidsdrempels waartussen gemotoriseerd nog kan optrekken. Daarnaast vult men aan dat rijbaankussens vaak voor veel geluidsoverlast zorgen voor de bewoners van de straten waar deze liggen. Ook asverschuivingen remmen het verkeer niet altijd af volgens de groep. De groep is voorstander van versmallingen met bijvoorbeeld bloembakken. Het inplanten van de bloembakken moet dan op een slimme manier gebeuren waardoor ook groter verkeer en hulpdiensten nog vlot door kunnen.
- In de groep geeft men aan dat het idee van **fietsstraten positief** is, maar daarom in praktijk niet altijd werkt. Het gemotoriseerd verkeer houdt zich vaak niet aan de snelheid en voorrangsregeling. Indien de gemeente kiest voor de aanleg van fietsstraten, moeten we ook inzetten op de sensibilisering, en duidelijk aanduiding hiervan.

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

- Er vindt discussie plaats over het opnemen van de **Brugstraat in de zone 30**. Sommigen zijn voorstander, anderen zijn minder geneigd om de Brugstraat mee te integreren in de woonkamer. Men twijfelt of een zone 30 het sluipverkeer uit de wijken zal houden. Anderzijds is de snelheid van 30 km/u op dit moment vaak al van toepassing



is tijdens de spitstijden van de scholen, daarnaast kan deze snelheid de doorstroming ook wel vergemakkelijken. Tot slot geeft men aan dat het interessant is om heel de kern van Sint-Job zone 30 te maken. Dit is een zeer duidelijke en communicatieve maatregel die vanaf de bebouwde kom kan worden aangegeven met borden. Er zullen bijgevolg geen borden in alle straten apart nodig zijn, dit is budgettair mogelijk ook interessant.

- Een **bijkomende fietsbrug** lijkt men interessant. Men discussieert kort over de locatie, en geeft aan dat een belangrijke kanttekening is dat de brug niet beïnvloed mag worden door het scheepverkeer op het kanaal. Een vlotte doorstroming naar de andere kant van Sint-Job is essentieel om mensen op de fiets en op het openbaar vervoer te krijgen. Het ontwerp van de brug moet dan ook toegankelijk en mogelijk zijn voor alle leeftijden waarbij de helling niet te stijl mag zijn. Men twijfelt een beetje of er op de aangeduide locatie voldoende ruimte zou zijn.
- **Lokale circulatiemaatregelen** worden ook kort besproken in groep. Aan de huidige Sluisvijfbaan denkt men dat een enkelrichtingslus de veiligheid mogelijk kan verbeteren. Een belangrijke kanttekening bij circulatielussen is dat de snelheid van het verkeer zal verhogen door het creëren van extra ruimte. Dit is een belangrijke kanttekening om over na te denken bij het uitwerken van lussen. Men vraagt om dit heel grondig uit te werken zodat het probleem niet in de wijk verschuift.

Tot slot geeft men nog een aantal algemene opmerkingen mee:

- Men benadrukt het belang van **visuele aanduiding** van maatregelen via bebording of beschilderingen op straat. Het is zeer belangrijk om goed aan te duiden wat wordt verwacht van het verkeer. Daarnaast gelooft men ook in het aanduiden van veilige fietsroutes, indien hier ook effectief de veiligheid kan worden gegarandeerd.

GROEP 5

**Stellingen**

<b>Stelling</b>	<b>Akkoord</b>	<b>Niet akkoord</b>
<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>Wie wel auto gebruikt, geeft aan dat tijdsnood (subjectief dat het sneller is), weersomstandigheden rol spelen, evenzeer als gecombineerde verplaatsingen, kleine kinderen vervoeren, of wekelijks grote boodschappen doen.</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>Wie nu te voet gaat of fietst, is nooit beletsel geweest. Het is uiteindelijk aangenaam en vrij veilig in Brecht/Sint-Job, op enkele knelpunten na... Voor kinderen en routes naar school zou het beter kunnen (vb. Kapelleweg: ondanks fietsstraat NIET veilig...) Comfort van fietsinfrastructuur richting 's Gravenwezel kan beter...</i></p>	0	7
<p><b>(3) Ik durf mijn (klein)kinderen zelfstandig naar school te sturen.</b></p> <p><i>Andere drie deelnemers hebben geen (klein)kinderen in Sint-Job, wel elders (daarom geen antwoord) Scholen kunnen de pieken van verkeersstromen niet aan, in de Brugstraat zou een circulatie met eenrichtingsverkeer de chaos beetje kunnen verminderen</i></p>	0	4
<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>In de Brugstraat kan je tijdens de pieken niet harder dan 30 rijden... Wie niet akkoord is, geef aan dat het vooral over de perceptie van 'stilstaan' gaat als je 30 moet rijden. Desalniettemin rijdt men nooit harder dan 40... Schoolomgeving Kristus Koning campus is 30 km/u, sommigen vragen zich af dit niet variabel mag (na schooltijd 50)</i></p>	4 0	3 7

**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 helemaal vinden in het principe van de **leefbare kamers** waar een **zone 30** geldt. Er is geen draagvlak voor woonerf-inrichting Antitank omgeving, wel zoals voor de andere wijken een zone 30. De groep is hierbij voorstander om de Brugstraat mee op te nemen in de zone 30 (zoals voorgesteld in scenario 2). De reële

snelheid is nu ook maar 30 km/u, zeker in de piek. Dit door aanwezigheid van de verkeersplateau's en schoolomgeving.

- Kruising Handelslei – Brechtsebaan – Beukenlei (in programma AWV): herinrichting moet vooral veiligheid voetgangers en fietsers ten goede komen. We denken hierbij aan een **conflictvrije herinrichting**.
- **Doorstroming Brugstraat** kan verbeteren als er geen prioriteit meer gegeven zou worden voor pleziervaartuigen (sluis/ophalen brug).
- Zuidelijke afbakening van die kamer is niet Kaaistraat, maar Kattenhoflaan. Kattenhoflaan (50km/u?) wordt ook door fietsers gebruikt, **voorrangsregels** met zijstraten dienen éénvormig aangepast te worden.

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

- Bijkomende **fietsbrug** wordt positief onthaald. Op die manier wordt de oversteekbaarheid van het kanaal bevorderd. Men vraagt wel voor aandacht voor het comfort van de brug zodat iedereen deze gemakkelijk kan oversteken.
- De groep doet het voorstel voor een extra **fietsstraat** in de Goudvinklaan (Antitankkanaal) – Zandstraat. Dit is reeds een fietsroute die veel wordt gebruikt.
- Men vestigt de aandacht op de beveiliging van het kruising Dremelheidebaan met fietsstraat Renlaan – Staf Larochelaan. Men kan zich vinden in het idee van routes te **ontvlechten**. Men vraagt wel om bij ontvlechting van fiets -en voetgangersverbindingen aandachtig te zijn voor beveiliging van kruisingen.
- Het voorstel om een lokale **circulatielus** te integreren in de Sluis 5 omgeving wordt door de groep gedragen. Men stelt wel voor om de éénrichting om te keren, en aandacht te hebben voor de snelheid op de Holleweg en Handbooglaan
- Men stelt voor om in de bocht richting afrit E19 een **rechtstreekse verbinding met industrieterrein** te voorzien voor vrachtverkeer en werknemers. Op die manier komt het vrachtverkeer niet op het lokale wegennet terecht. Daarnaast stelt men zich de vraag of de Technische Controle (autokeuring) op termijn ook niet beter naar industrieterrein verhuist.

Algemeen:

- De groep vraagt om nog **extra metingen** uit te voeren via tellingen, herkomstbestemming, fietsverkeer, etc. ...

### **Conclusie**

Tijdens de tweede workshop voor de deelgemeente Sint-Job-in-'t-Goor op dinsdagavond 9 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.

### 5.2.3. KERN SINT-LENAARTS

#### ALGEMENE INFORMATIE

<b>Project</b>	<b>Mobiliteitsplan Brecht</b>
<b>Fase</b>	Synthesefase
<b>Workshop</b>	Tweede reeks workshop
<b>Deelgemeente</b>	Sint-Lenaarts
<b>Datum</b>	08/05/2023
<b>Locatie</b>	OC 't Centrum (Dorpsstraat 73, Sint-Lenaarts)
<b>Verslaggevers</b>	Simon Volckaert en Eva De Vrij

#### PROGRAMMA

De avond kreeg een goedgevuld programma bestaande uit:

- (7) **Presentatie** gegeven door Geert Verduyck van Vectris en Eva De Vrij van Mobiel 21 waarin het proces en de eerste scenario's (oplossingsrichtingen) kort werden toegelicht;
- (8) **Workshopgedeelte** waarin men in één groep twee oefeningen doorloopt:
  - 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.

## Stellingen

Stelling	Akkoord	Niet akkoord
<p><b>(9) Voor korte verplaatsingen (bijvoorbeeld naar de bakker) neem ik altijd of vaak de fiets, of ga te voet?</b></p> <p><i>De meerderheid van de groep geeft aan voor korte verplaatsingen vaak de fiets te nemen of te voet te gaan. Een uitzondering hiervoor zijn verplaatsingen naar de winkel of het afzetten van kinderen onderweg naar het werk. Men geeft aan dat de wagen soms noodzakelijk is om op het werk te geraken of bepaalde jobs te kunnen uitvoeren.</i></p>	9	2
<p><b>(10) Ik durf mijn (klein)kinderen zelfstandig naar school te sturen.</b></p> <p><i>De meerderheid van de groep geeft aan dat men zijn of haar (klein)kinderen niet zelfstandig naar school durft te sturen en het ook niet evident vindt om hen met begeleiding te voet of met de fiets tot aan de schoolpoort af te zetten. Men geeft aan dat de schoolomgeving heel gevaarlijk is, en op een zeer drukke verkeersas ligt. Zeker tijdens de spitsmomenten doen zich hier gevaarlijke situaties voor. Ook de routes naar school kunnen veiliger geeft de groep aan.</i></p>	0	11
<p><b>(11) 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 groep geeft aan zich aan de zone 30 te houden. Er is iemand die opmerkt zich niet altijd aan de zone 30 te houden omdat het soms traag aanvoelt. De groep antwoordt dat andere chauffeurs zich hier niet aan houden en dit een duidelijk aandachtspunt vormt. Men duidt hierbij op het belang van sensibilisering, en voornamelijk ook handhaving. Sommigen in de groepen denken ook aan het vertragen van het verkeer met snelheidsremmende maatregelen.</i></p>	10 0	1 11
<p><b>(12) 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>Een kleine meerderheid van de groep zou zich meer met de fiets of te voet verplaatsen als de routes veiliger kunnen worden ingericht. Een ander deel van groep zou haar mobiliteitsgedrag niet veranderen. De aanwezige jeugd geeft onder andere aan dat men sowieso de fiets neemt, anderen geven aan dat men voor sommige verplaatsingen de wagen nodig heeft voor het werk of andere verplaatsingen.</i></p>	7	4

## AFWEGING SCENARIO'S

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

- De groep gelooft dat een lagere snelheid (**30km/u**) de veiligheid van fietsers en voetgangers bevordert en de oversteekbaarheid zou kunnen verbeteren. Er is in de groep wel discussie over het integreren van de Kerkstraat en Vaartkant Links in de zone 30. Men twijfelt daarnaast of een zone 30 alleen de snelheid van het gemotoriseerd

verkeer effectief zal vertragen. Daarom lijkt het de groep belangrijk om dergelijke maatregel voldoende te handhaven.

- Om de zone 30 te kunnen doen slagen, verwijst men naar de combinatie met **snelheidsremmende maatregelen**. Op die manier zal het gemotoriseerd verkeer zich hieraan houden, en blijven alle locaties vlot bereikbaar.
- Het voorstel van de **ringweg via Eester-Hoogstraatsebaan- en Mallebaan** wordt genuanceerd beoordeeld. Men verwacht niet dat de ringweg veel zal veranderen aan de doorstroming van het verkeer door het centrum zolang de rotonde Heiken x Mallebaan verzadigd blijft tijdens de spits. Hierop wordt aangegeven dat autobestuurders die doorsteken via Kerkstraat-Dorp ook uiteindelijk via de rotonde moeten, waardoor de tijdswinst daarom niet groot is. Deze route is tevens belangrijk voor de **lokale handelszaken in het centrum**. De groep geeft aan dat het belangrijk is dat deze vlot bereikbaar blijven om een levendig centrum te kunnen blijven.
- Daarnaast bespreekt men ook het **langsparkeren** in de Kerkstraat en wordt gevraagd om dit eventueel definitief zo te organiseren in combinatie met bloembakken. Hierbij wordt ook wel opgemerkt dat men rekening moet houden met de marktkramers en doorgang voor de bus.
- Er is een **algemene tevredenheid** in de groep over de **fietsinfrastructuur** op de bovenlokale fietsroutes.
- De **groene visualisering** van de schoolomgeving op de grond wordt positief ervaren. Op de Houtstraat t.h.v. Leonardusschool ontbreekt er zo'n groene markering.

Eerst en vooral worden nog een aantal belangrijke routes en knelpunten aangeduid vanuit de jeugd:

- Er zijn geen **middelbare scholen** aanwezig in Sint-Lenaarts, waardoor heel veel jongeren naar school gaan in Hoogstraten, Oostmalle en Westmalle. Er worden tijdens het gesprek een aantal belangrijke schoolroutes besproken: Schoolfietsroute Westmalle (via Heihoefke, kruispunt Bosstraat x Mallebaan, Groot Veerle tot Westmalle), Schoolfietsroute Oostmalle (via de Oostmalsebaan), Schoolfietsroute Hoogstraten (via de bovenlokale route Hoogstraatsebaan via trage weg en via Pacquéstraat waar nood is aan een oversteekplaats voor voetgangers en fietsers)
- Tijdens het gesprek komen ook de locaties van de **jeugdbewegingen** aan bod: De KLJ van Sint-Lenaarts en de Chiro van Sint-Lenaarts de oversteekplaats op de Eester een belangrijk knelpunt vormt. Op dit moment is er louter een zebrapad dat niet opvalt in wegbeeld. AWV zoekt naar een oplossing om deze oversteekplaats op een veilige manier in te richten, maar er is op dit punt weinig ruimte beschikbaar.
- Algemeen wordt er gevraagd om de **oversteekbaarheid** grondig te bekijken. Daarnaast worden reeds een aantal oversteken aangeduid op kaart die onveilig aanvoelen: er mist een oversteekplaats ter hoogte van de Hoogstraatsebaan, het kruispunt Dorpstraat x Hoogstraatsebaan en het kruispunt Nieuwstraat x Dorp x Kerkstraat heeft een onduidelijke voorrangssituatie. Algemeen wordt er gevraagd om de oversteekbaarheid grondig te bekijken.
- Ook voor **Klein-Veerle** heeft men een aantal ideeën rond circulatie en oversteekbaarheid zoals de Bosstraat die als lokale fietsroute, een enkelrichting (van zuid naar noord) maken van de Welkomstraat en men oppert voor een 50 km/u op Klein-Veerle. Er was geen inwoner van Klein-Veerle aanwezig tijdens deze participatieavond, wel bezoekers van Klein-Veerle.

Tijdens de afweging van de scenario's bespreekt men ook de verschillende elementen uit scenario 2:

- De mogelijkheid om een bussluis te voorzien op brug 9 wordt heel grondig afgewogen in de groep
  - Er zijn een aantal voordelen verbonden aan dit idee, namelijk het beveiligen van de fietsroute als onderdeel ontvlechte fietsroute noord-zuid, het tegengaan van doorgaande autoroute door de Dorpstraat en dus bijkomende bescherming schoolomgeving;
  - Er zijn echter ook een aantal nadelen verbonden aan het voorstel: het lokaal verkeer moet omrijden. Doordat langs de reeds verzadigde rotonde moet gereden worden waardoor de eerder beperkte omrijafstand snel kan oplopen. Daarnaast zou dit een nadelige impact kunnen hebben op de lokale handelaars en economie in Sint-Lenaarts. Een aantal deelnemers hameren op deze kanttekening.
  
- Ook de mogelijkheid om een bussluis te voorzien thv de Eester-Kerkstraat-Houtstraat-Bevrijdingsstraat wordt grondig afgewogen.
  - Er zijn een aantal voordelen verbonden aan dit idee, namelijk dat de voorgestelde wijzigingen aan Kerkstraat x Eester het doorgaande verkeer vrijwel volledig uit Sint-Lenaarts zou halen, wat de doortocht zeker tijdens de spitsuren rustiger zou maken. Lokaal verkeer kan nog steeds in- en uitrijden via Dorp en gedeeltelijk via Eester. Voor het merendeel van het verkeer heeft dit weinig omrijeffecten. De schoolomgevingen worden rustiger en veiliger.
  - Er zijn echter ook een aantal nadelen verbonden aan dit idee: het omrijeffect is voornamelijk voor lokaal verkeer van Sint-Lenaarts uit de wijk ten zuiden van de Kerkstraat. Men vreest dat de Vaartkant Links een alternatieve route zou vormen. Ook verkeer van Rijkevorsel zou mogelijk de Vaartkant links kunnen kiezen. Er wordt op deze baan reeds veel, en snel gereden. Ook naar verkeersveiligheid zijn er bedenkingen vanuit de groep rond dit voorstel. Het moet nog heel grondig verder worden onderzocht. Algemeen is er weinig draagvlak om dit op korte termijn te realiseren.

## CONCLUSIE

Tijdens de tweede workshop voor de deelgemeente Sint-Lenaarts op maandagavond 8 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.

VECTRIS®

VITAL DECOSTERSTRAAT 67A – 0201 | 3000 LEUVEN | BELGIË  
+32 (0)16 31 91 00 | [INFO@VECTRIS.BE](mailto:INFO@VECTRIS.BE) | [WWW.VECTRIS.BE](http://WWW.VECTRIS.BE)