

## Verslag Workshop 2 – Deelgemeente Sint-Job-in-‘t-Goor

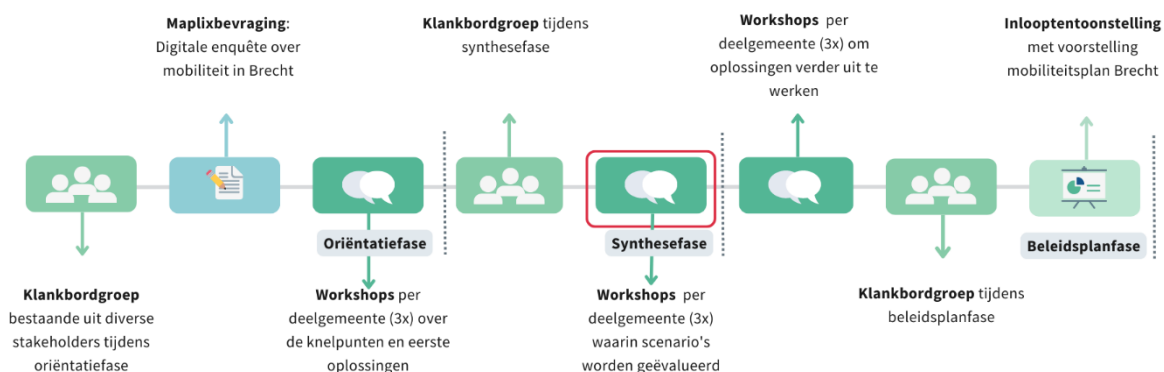
### 1 Algemene informatie

<b>Project</b>	Mobiliteitsplan Brecht
<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 Vercruyssen, Patrick Auwerx, Iris Denies, Simon Volckaert en Eva De Vrij

### 2 Inleiding

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

Om de ideeën en ervaringen van de bewoners van Brecht zoveel mogelijk mee te kunnen nemen in de opmaak van het mobiliteitsplan, gaan we van start met een intensief participatietraject. Dit startte met de Maplixbevraging waarin veel geëngageerde burgers knelpunten, goede ideeën en routes doorgaven. De uitkomst van de bevraging vormde het startpunt van de eerste workshop. Tijdens deze eerste workshop hebben we gepolst de belangrijkste bezorgdheden, en dachten voornamelijk na over eerste mogelijke oplossingen. Het studie bureau ging aan de slag met deze input en verwerkte deze tot twee scenario's waarin verschillende elementen werden in verwerkt. Deze scenario's zijn denkrichtingen met mogelijke eerste oplossingen. De scenariomethodiek is een methodiek om verschillende streefbeelden voor Sint-Job-in-‘t-Goor naast elkaar te leggen en de voor- en nadelen van elk scenario scherp in beeld te krijgen. Het gaat **niet** over een definitief plan. Het was tijdens de tweede workshop de bedoeling om beide oplossingsrichtingen naast elkaar te leggen, en de voor- en nadelen hiervan te bespreken. Daarnaast wilden we tijdens de tweede workshop ook de bewoners breed bevragen naar hun mobiliteitsgedrag.



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

Iedere workshop wordt in alle deelgemeenten van Brecht georganiseerd omwille van de verschillende context in de verschillende kernen. Zo wordt de tweede workshopreeks op volgende momenten georganiseerd:



*Figuur 2. Praktische details tweede reeks workshops*

### 3 Programma

De avond kreeg een 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;

## 4 Groep 1

### 4.1 Stellingen

Stelling	Akkoord	Niet akkoord
<p><b>(1) Voor korte verplaatsingen (bijvoorbeeld naar de bakker) neem ik altijd of vaak de fiets, of ga te voet?</b></p> <p><i>De 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>○ Wekelijks 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>(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 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>(3) 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>(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>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

## 4.2 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 Larochelaan, 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 Cavelllaan 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 bermen 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.

## 5 Groep 2

### 5.1 Stellingen

Stelling	Akkoord	Niet akkoord
<p><b>(1) Voor korte verplaatsingen (bijvoorbeeld naar de bakker) neem ik altijd of vaak de fiets, of ga te voet?</b></p> <p><i>De 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>(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>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 haal hier het voorbeeld van de schoolomgevingen aan.</i></p>	7	3
<p><b>(3) 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>(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 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</i></p>	10 0	0 10

*belangrijk om voldoende handhaving te voorzien om de zone 30 te kunnen afdwingen.*



## 5.2 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.

## 6 Groep 3

### 6.1 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>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</i></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><i>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.</i></p>	9	2
<p><b>(3) Ik durf mijn (klein)kinderen zelfstandig naar school te sturen.</b></p> <p><i>Een deel van de groep is akkoord omdat het in de wijken over het algemeen eerder veilig is met verschillende doorsteekwegen. 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.</i></p>	4	7



**(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)**

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 infrastructurele inrichting, duidelijke afbakening zone 30 die in wegbeeld ook zichtbaar is. 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).

11	0
0	11

## 6.2 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 wegcategorisering.

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-Hogebaant-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).

## 7 Groep 4

### 7.1 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 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>○ <i>Wekelijkse grote of zwaardere boodschappen</i></li> <li>○ <i>Fysieke gezondheid</i></li> <li>○ <i>Wegbrengen van kinderen naar school, om daarna door te rijden naar het werk</i></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>	0	10

*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).*

**(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)**

*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 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.*

	10	0
	0	10

## 7.2 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 fietsuggestiestroken) 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 voorrangregeling. 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 spijstijden 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.

## 8 Groep 5

### 8.1 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>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

## 8.2 Afweging scenario's

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

- De groep kan zich 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 **circulatieluis** 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, herkomst-bestemming, fietsverkeer, etc. ...

## 9 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.