

## Verslag Workshop 2 – Deelgemeente Sint-Lenaarts

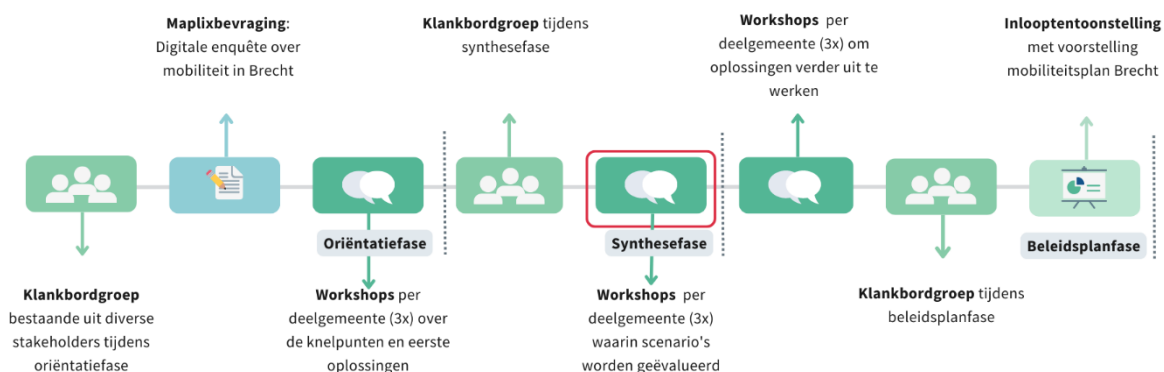
### 1 Algemene informatie

<b>Project</b>	Mobiliteitsplan Brecht
<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

### 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-Lenaarts 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 Vercruysse 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 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.

## 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 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>(2) 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>(3) 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>(4) 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

## 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 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-Hoogstraatse- 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 KJ 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 zebepad dat niet opvalt in wegbeeld. AWW 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.

## 6 Conclusie

Tijdens de tweede workshop voor de deelgemeente Sint-Lenaarts op maandagavond 8 mei 2023 werden een aantal belangrijke bezorgdheden geuit die het studie bureau 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 studie bureau 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.