



GEMEENTE BRECHT

MOBILITEITSPLAN

ORIËNTATIENOTA

30.05.2023

COLOFON

Titel	Mobiliteitsplan gemeente Brecht
Fase	Oriëntatienota
Projectcode	1476
Datum	30.05.2023
Opdrachtgever	College van burgemeester en schepenen Brecht Gemeente Brecht Gemeentepark 1 – 2960 Brecht 03 203 20 00 www.brecht.be Iris.Denies@brecht.be
Opdrachthouder	Geert Vercruysse – Simon Volckaert VECTRIS Vital Decosterstraat 67A / 0201 – 3000 Leuven 016/31.91.00 info@vectris.be www.vectris.be

<i>Vaste leden Project Stuurgroep (PSG)</i>		
NAAM	FUNCTIE	CONTACT
Eline Peeters (voorzitter)	Gemeente Brecht, schepen Ruimtelijke ordening & omgeving / Mobiliteit / 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@provincieantwerpen.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

28/03/2023

Projectstuurgroep 1: oriëntatienota

23/05/2023

Goedkeuring college gemeente Brecht

INHOUDSTAFEL

1 INLEIDING	10
1.1. VERLOOP PROCES	11
1.2. UITKOMST SNELTOETS	12
2 PLANNINGSCONTEXT	13
2.1. RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT	14
2.2. VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT	35
3 ANALYSE	47
3.1. PROFIEL VAN DE GEMEENTE	48
3.2. ATTRACTIEPOLEN	49
3.3. MOBILITEIT	51
3.4. RUIMTELIJKE STRUCTUUR	56
3.5. VERKEERSSTRUCTUUR	59
4 BESCHIKBARE CIJFERS	88
4.1. TELLINGEN ACTIEF VERKEER	89
4.2. TELLINGEN GEMOTORISEERD VERKEER	91
4.3. ANDERE	103
5 PARTICIPATIE FASE I	115
5.1. INLEIDING	116
5.2. PROFIEL BEVRAAGDEN	116
5.3. KNELPUNTEN ENQUÊTE	117
5.4. KANSEN ENQUÊTE	132
6 SWOT ANALYSE	136
6.1. STERKTES (STRENGTHS)	137
6.2. KNELPUNTEN (WEAKNESSES)	137
6.3. KANSEN (OPPORTUNITIES)	138
6.4. BEDREIGINGEN (THREATS)	140
7 DOELSTELLINGEN	141
7.1. VAN VLAAMSE NAAR LOKALE DOELSTELLINGEN	142
8 ONDERZOEK	145
8.1. BESTAANDE ONDERZOEKEN	146
8.2. BIJKOMEND ONDERZOEK	146
9 BIJLAGEN	147
9.1. VERSLAG KLANKBORDGROEP	148
9.2. MAPLIX BEVRAGING (DETAILNIVEAU)	152

FIGURENLIJST

Figuur 1: Type mobiliteitsplan.....	11
Figuur 2: Stappenplan mobiliteitsplan (spoor 1).....	11
Figuur 3: Vlaanderen in 2050.....	15
Figuur 4: Ruimtelijk concept voor Antwerpse fragmenten (kaart 32 uit RSPA).....	19
Figuur 5: Selectie secundaire wegen (kaart 50 uit RSPA).....	19
Figuur 6: Plan RUP Nollekens.....	23
Figuur 7: Grafisch plan RUP Lange pad (fig. links) en ontsluiting RUP gemotoriseerd verkeer (fig. rechts) (Sweco & gemeente Brecht).....	23
Figuur 8: RUP centrale dorpsassen Sint-Job, met plan noord (fig. boven) en plan zuid (fig. onder).....	24
Figuur 9: Gedeeltelijke heraanleg Mallebaan (AWV, 2022).....	29
Figuur 10: Weg- en rioleringswerken Mallebaan - Bosstraat – Kraaijenhorst (PIDPA).....	30
Figuur 11: heraanleg kruispunt N115 x N117 signalisatieplan (AWV).....	30
Figuur 12: Voorontwerp heraanleg Handelslei (Group Infrabo).....	31
Figuur 13: Heraanleg Lochtenbergplein, Platenendreef, Kastanjelaan en fietspaden N115 (voorlopig voorontwerp heraanleg).....	32
Figuur 14: Afbakening zone heraanleg Bethaniëlei (Pidpa, 2022).....	33
Figuur 15: Situering nieuwe scholencampus en masterplan (Bunkerhotel).....	34
Figuur 16: Complementaire vervoersmodi vormen één gelaagd netwerk.....	38
Figuur 17: overzicht mobiliteitsknopen vervoerregio Antwerpen.....	39
Figuur 18: regionaal OV-netwerk.....	40
Figuur 19: fietsnetwerk.....	41
Figuur 20: wegennet.....	42
Figuur 21: sustainable development goals (VN).....	45
Figuur 22: Inwonertal gemeente Brecht 2011-2021 (gemeentemonitor, 2022).....	48
Figuur 23: Aangroei bevolking Brecht en Vlaams Gewest (in %)(gemeentemonitor, 2022).....	48
Figuur 24: Leeftijd van de inwoners in Brecht en in het gehele Vlaams gewest (in %)(gemeentemonitor, 2022).....	49
Figuur 25: Inwoners die zich minstens wekelijks te voet of met de fiets verplaatsen (bron: gemeentemonitor, 2022).....	52
Figuur 26: Modal split woon-werk, woon-school voor Brecht en Vlaams Gewest naar dominant vervoersmiddel, cijfers 2020 (gemeentemonitor, 2022).....	53
Figuur 27: Woon-werkverkeer tussen Brecht en de gewesten (bron: census, 2011).....	54
Figuur 28: Woon-werkverkeer tussen Brecht en de verschillende provincies (bron: Census, 2011).....	55
Figuur 29: Woon-werkverkeer Brecht en buurgemeenten (bron data: Census 2011).....	55
Figuur 30: Situering kernen Brecht (geopunt).....	57

Figuur 31: Bebouwingsdichtheid (2019, Geopunt)	58
Figuur 32: Inwonersdichtheid (Geopunt).....	59
Figuur 33: Recreatief wandelknooppuntennetwerk (wandelknooppunten.be)	60
Figuur 34: Walkability score (bron: VITO)	62
Figuur 35: Isochronenkaart afstand dat men kan afleggen binnen 20 minuten wandelen (fig. links) en 20 minuten fietsen (rechts)(travelttime)	63
Figuur 36: Overzicht fietssnelweg F15 (Antwerpen-Turnhout).....	64
Figuur 37: Overzicht bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (Geoloket Provincie Antwerpen)	66
Figuur 38: Kwaliteit fietsinfrastructuur Brecht (bron: fietsbarometer provincie Antwerpen, fietsbarometer.provincieantwerpen.be/geoloketten/?viewer=fietsbarometer).....	67
Figuur 39: Recreatief fietsknooppuntennetwerk (fietsnet.be)	68
Figuur 40: Schoolstraten en fietsstraten Brecht centrum.....	68
Figuur 41: Schoolstraten en fietsstraten Sint-Job-in-'t Goor centrum	69
Figuur 42: Schoolstraten en fietsstraten Sint-Lenaarts centrum	69
Figuur 43: Schoolfietsroutekaart Sint-Job-in-'t Goor (fig. links) en Brecht - Sint-Lenaarts (fig. rechts)	70
Figuur 44: Huidige netplannen bus & trein in de deekernen van Brecht (bron: De Lijn).....	71
Figuur 45: Toekomstige netplannen bus & trein basisbereikbaarheid (De Lijn)	73
Figuur 46: Doorstroming bussen spitsuren Brecht (De Lijn).....	76
Figuur 47: Doorstroming bussen spitsuren Sint-Lenaarts (De Lijn)	77
Figuur 48: Doorstroming bussen spitsuren Sint-Job (De Lijn)	78
Figuur 49: Oude wegencategorisering op bovenlokaal niveau op basis van ruimtelijke structuurplan Vlaanderen	79
Figuur 50: Oude versus nieuwe wegencategorisering (Vlaams Gewest, 2022)	81
Figuur 51: Snelheidsplan Brecht (mobiliteitsplan, 2011).....	82
Figuur 52: Huidige snelheidskaart Brecht (snelheidsplan juli 2015).....	83
Figuur 53: Parkeerbeleid per deekern (mobiliteitsplan Brecht, 2011).....	84
Figuur 54: Visie zwaar vervoer uit mobiliteitsplan Brecht (2012)	85
Figuur 55: Maatregelen rond Heihoefke-Oostmalsebaan Sint-Lenaarts korte termijn (fig. links) en lange termijn (fig. rechts) (mobiliteitsplan Brecht, 2012).....	85
Figuur 56: Vrachtroutenetwerk voorstel in kader van mobiliteitsstudie Noorderkempen van de provincie Antwerpen (provincie Antwerpen webviewer).....	86
Figuur 57: Overzicht elektrische laadpalen (chargemap.com)	87
Figuur 58: Fietstelling Mudeaeusstraat (MOBER NAC Brecht, 2022)	89
Figuur 59: Fietstelling Hoogstraatsebaan t.h.v; nr. 120 (bron: fietsbarometer 2015)	89
Figuur 60: Recreatief fietsverkeer Brecht hittekaart (Strava)	90
Figuur 61: Recreatief fietsverkeer Sint-Lenaarts hittekaart (Strava).....	90
Figuur 62: Recreatief fietsverkeer Sint-Job hittekaart (Strava)	91

Figuur 63: Recreatief fietsverkeer tussen Sint-Job en Brecht hittekaart (Strava).....	91
Figuur 64: Kruispunttelling N115 x N117 op 23 september 2021 (in pae).....	92
Figuur 65: Slangtellingen centrumstraten Brecht met drukste ochtendspitsuur (fig. links) en drukste avondspitsuur (fig. rechts)(in pae)Telling	92
Figuur 66: Kruispunttelling N115 x N115b drukste ochtendspitsuur (fig. links) en drukste avondspitsuur (fig. rechts)(AWV, Dufec, 13/02/2020)	93
Figuur 67: Kruispunttelling N115 x N153 drukste ochtendspitsuur (fig. links) en drukste avondspitsuur (fig. rechts)(AWV, Dufec, 2020)	93
Figuur 68: Kruispunttelling N115 x N131 drukste ochtendspitsuur (fig. links) en drukste avondspitsuur (fig. rechts)(AWV, Dufec, 2020)	94
Figuur 69: Kruispunttelling N115 x Leemstraat 13/02/2020 tijdens drukste ochtendspitsuur (fig. links) en drukste avondspitsuur (fig. rechts)(bron: AWV).....	95
Figuur 70: : Kruispunttelling N115 x Sluisvijfbaan 17/09/2020 tijdens drukste ochtendspitsuur (fig. links) en drukste avondspitsuur (fig. rechts)(bron: AWV).....	95
Figuur 71: Verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners (gemeentemonitor, 2022).....	103
Figuur 72: Aantal slachtoffers (geregistreerde ongevallen met zwaargewonden en doden) per wegtype 2012-2021 (Vias instituut, 2022)	103
Figuur 73: Verkeersslachtoffers bij voetgangers en fietsers per 100.000 inwoners (gemeentemonitor, 2021).....	104
Figuur 74: Verkeersveiligheidsgevoel bij voetgangers en fietsers (gemeentemonitor, 2021)	104
Figuur 75: Verkeersveiligheid Brecht in relatie tot het gemiddelde Vlaams gewest (gemeentemonitor, 2021)	104
Figuur 76: Aantal ongevallen per doden en gewonden periode 2014-2022 (politiezone Voorkempen)	105
Figuur 77: Ongevallenlocaties (geregistreerd) volledig grondgebied gemeente Brecht periode 2014-maart 2020 (accidentsflanders.innoconnect.net)	105
Figuur 78: Ongevallenlocaties (geregistreerd) deekern Sint-Lenaarts periode 2014-maart 2020 (accidentsflanders.innoconnect.net)	106
Figuur 79: Locaties geregistreerde ongevallen 2022 kern Sint-Lenaarts (politiezone Voorkempen).....	106
Figuur 80: Ongevallenlocaties (geregistreerd) deekern Brecht periode 2014-maart 2020 (accidentsflanders.innoconnect.net)	107
Figuur 81: Locaties geregistreerde ongevallen 2022 kern Brecht (politiezone Voorkempen)	108
Figuur 82: Ongevallenlocaties (geregistreerd) deekern Sint-Job-in-'t Goor periode 2014-maart 2020 (accidentsflanders.be)	108
Figuur 83: Locaties geregistreerde ongevallen 2022 kern Sint-Job (politiezone Voorkempen).....	109
Figuur 84: gevaarlijke punten 2019-2021 volgens vervoerregio	110
Figuur 85: Fietsongevallen in het jaar 2021 gemeente Brecht (fietsbarometer prov. Antwerpen).....	110
Figuur 86: Fietsongevallen deekern Sint-Lenaarts (jaar 2021)	111
Figuur 87: Fietsongevallen deekern Brecht (jaar 2021).....	111
Figuur 88: Fietsongevallen deekern Sint-Job-in-'t Goor (jaar 2021)	111
Figuur 89: Locatie trajectcontroles-snelheidscamera's (accidentsflanders.innoconnect.net)	113

Figuur 90: Luchtkwaliteit NO2 burgerwetenschap (Curieuzeneuzen Vlaanderen, 2018).....	114
Figuur 91: Positieve punten in de kern Sint-Lenaarts (Maplix bevraging)	133
Figuur 92: Legende knelpuntenkaarten actieve weggebruikers (fig. links) en gemotoriseerd verkeer (fig. rechts)	152
Figuur 93: Knelpuntanalyse VECTRIS o.b.v. Maplix kern Brecht centrum. Fig. boven actieve weggebruikers, fig. onder: gemotoriseerd verkeer	153
Figuur 94: Knelpuntanalyse VECTRIS o.b.v. Maplix kern Sint-Lenaarts. Fig. links actieve weggebruikers, fig. rechts: gemotoriseerd verkeer	154
Figuur 95: Knelpuntanalyse VECTRIS o.b.v. Maplix kern Sint-Job. Fig. boven actieve weggebruikers, fig. onder: gemotoriseerd verkeer	154

TABELLENLIJST

Tabel 1: Actietabel mobiliteitsstudie Noorderkempen (2012, actietabel update: 2017).....	45
Tabel 2: bezit vervoersmiddelen (gemeentemonitor, 2022)	51
Tabel 3: Dienstregeling station Noorderkempen (bron: NMBS).....	73
Tabel 4: Dienstregeling busstations Brecht (bron: De Lijn)	75
Tabel 5: Straatvinken telresultaten 2022 (burgertellingen)	99
Tabel 6: Straatvinken telresultaten 2021 (burgertellingen)	100
Tabel 7: Straatvinken telresultaten 2020 (burgertellingen)	101
Tabel 8: Straatvinken telresultaten 2019 (burgertellingen)	102
Tabel 9: Aantal knelpunten per de kern Maplix bevraging.....	117
Tabel 10: Aantal knelpunten per de kern per type (elk knelpunt heeft slechts één type)	118

KAARTENLIJST

Kaart 1: Het in werking stellen van de ring (fig. links) en uitbreiding en restauratie historische as (fig. rechts).....	26
Kaart 2: Doorwaadbaarheid voetgangers & fietsers verbeteren (fig. links) en een duidelijk en leesbaar parkeerplan (fig. rechts)	27
Kaart 3: Masterplan doortocht Brecht (Groep Infrabo).....	28
Kaart 4: Trage doorsteken voor wandelaars en fietsers de kern Sint-Job-in-'t Goor	60
Kaart 5: Trage doorsteken voor wandelaars en fietsers de kern Brecht.....	61

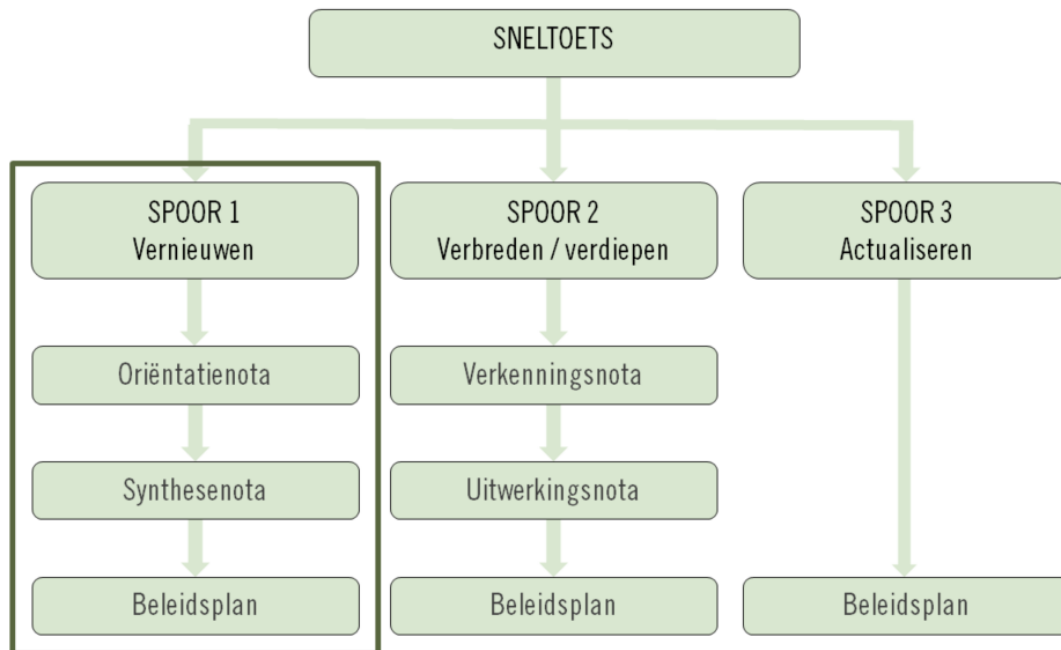
Kaart 6: Trage doorsteken voor wandelaars en fietsers deekern Sint-Lenaarts	61
Kaart 7: Bovenlokaal functioneel, lokaal functioneel en recreatief fietsnetwerk	65
Kaart 8: Wegencategorisering huidige situatie (mobiliteitsplan Brecht, GRS Brecht)	80
Kaart 9: Voorlopige nieuwe wegcategorisering (VECTRIS eigen bewerking op basis van Werkblok 4: syntheseskaart en inrichtingseisen, UA – Mint – P. Maes, feb. 2019)	81
Kaart 10: Alle knelpunten per deekern (Maplix bevraging, Mobiel 21)	117
Kaart 11: Knelpunten bevraging hittekaart. Hoe roder, hoe meer knelpunten er werden doorgegeven (Maplix bevraging, Mobiel 21)	119
Kaart 12: 12 grotere knelpuntenclusters in de gemeente (Maplix bevraging, Mobiel 21)	121
Kaart 13: Gebruikte routes voetgangers (Maplix bevraging, Mobiel 21)	128
Kaart 14: Gebruikte routes fietsers (Maplix bevraging, Mobiel 21)	129
Kaart 15: Gebruikte routes gemotoriseerd verkeer (Maplix bevraging, Mobiel 21)	130
Kaart 16: Goede punten per deelgemeente (Maplix bevraging, Mobiel 21)	132
Kaart 17: Positieve punten in deekern Brecht (Maplix bevraging)	133
Kaart 18: Positieve punten in deekern Sint-Job-in-'t Goor (Maplix bevraging)	134
Kaart 19: Ideeën burgers, kansen voor verbetering per deelgemeente (Maplix bevraging, Mobiel 21)	134
Kaart 20: Aangenaamheid gebruikte routes per vervoerswijze (Maplix bevraging, Mobiel 21)	156
Kaart 21: Veiligheid gebruikte routes per vervoerswijze (Maplix bevraging, Mobiel 21)	158

1

INLEIDING

1.1. VERLOOP PROCES

Het vernieuwen van een mobiliteitsplan gebeurt in **8 stappen**, die verder gestructureerd worden in **3 fases** of rapportages: de oriëntatiefase, de synthesefase en het eigenlijke beleidsplan. Deze nota is de oriëntatienota en bestaat uit 2 stappen, terug te vinden in onderstaande figuur.



Figuur 1: Type mobiliteitsplan



Figuur 2: Stappenplan mobiliteitsplan (spoor 1)

1.2. UITKOMST SNELTOETS

Er werd geen sneltoets opgemaakt voor aanvang van het mobiliteitsplan. Dit is overigens niet verplicht. De opmaak van een nieuwe mobiliteitsplan drong zich op. Het vorige plan dateert immers reeds van 2012.

2

PLANNINGSCONTEXT

2.1. RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT

2.1.1. WITBOEK BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

Het Witboek werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 30 november 2016 (stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen).

De Vlaamse Regering formuleert in het Witboek doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om de ruimte van Vlaanderen te transformeren. De Vlaamse Regering heeft de ambitie om de bestaande ruimte beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. Het doel is het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen en tegen 2040 volledig te stoppen.

De ontwikkeling van nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties in onze steden en dorpen. In de meeste gevallen kan dat met beperkte ingrepen zoals het opsplitsen van grote woningen of kavels. Op een beperkt aantal plaatsen kan dat betekenen dat er voor hoogbouw gekozen wordt om een sterke verdichting te realiseren. Dit wordt verder vertaald naar een aantal strategische doelstellingen.

VERMINDEREN VAN HET BIJKOMEND RUIMTEBESLAG

Het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag is tegen 2040 teruggedrongen tot 0 hectare. Het verhogen van het ruimtelijk rendement in het bestaand ruimtebeslag is aantrekkelijker dan ruimtelijk uitbreiden.

EUROPEES STEDELIJK-ECONOMISCHE RUIMTE EN ENERGIENETWERKEN

De internationale en metropolitane collectieve vervoersknooppunten met hoge knooppuntwaarde en voorzieningenniveau, die een strategische locatie vormen voor de versterking van de ruimtelijke ruggengraat, worden versterkt. De dichtheid van woongelegenheden binnen 1000 meter van al deze knooppunten samen, zal tegen 2050 gestegen zijn met minstens 50%.

PALLET VAN LEEFOMGEVINGEN

De realisatie van ruimtelijke ontwikkelingsprojecten gebeurt zo veel mogelijk op basis van de 8 kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling:

- Uit de ruimtelijke ontwikkeling spreekt de waardering van de karakteristieken van het landschap.
- Er is een optimale verhouding van en wisselwerking tussen bebouwde en onbebouwde ruimte en de aanwezige open ruimte is verbonden.
- De groenblauwe netwerken zijn nabij en toegankelijk
- De omgeving beperkt zo veel mogelijk de schadelijkheid voor de gezondheid. Er is minimale milieuhinder in verhouding tot de omgevingsfuncties.
- De basisvoorzieningen zijn nabij en bereikbaar. Zij spelen in op de behoeften van de gebruikers van de omgeving. Hun locatie stimuleert verplaatsingen te voet, per fiets of met het collectief vervoer.
- De publieke ruimte is toegankelijk voor alle lagen van de bevolking en biedt stimuli tot ontmoeting.
- De omgeving is beweegvriendelijk ingericht. Ze nodigt uit tot beweging, sport en spel. Ze zet aan tot een actieve, gezonde levensstijl en tot zachte verplaatsingen.

- De vormgeving van de bebouwde en onbebouwde ruimte draagt bij tot de herkenbaarheid, de leesbaarheid en de visuele aantrekkelijkheid van de omgeving.

WONEN EN WERKEN NABIJ COLLECTIEVE VERVOERSKNOPEN EN VOORZIENINGEN

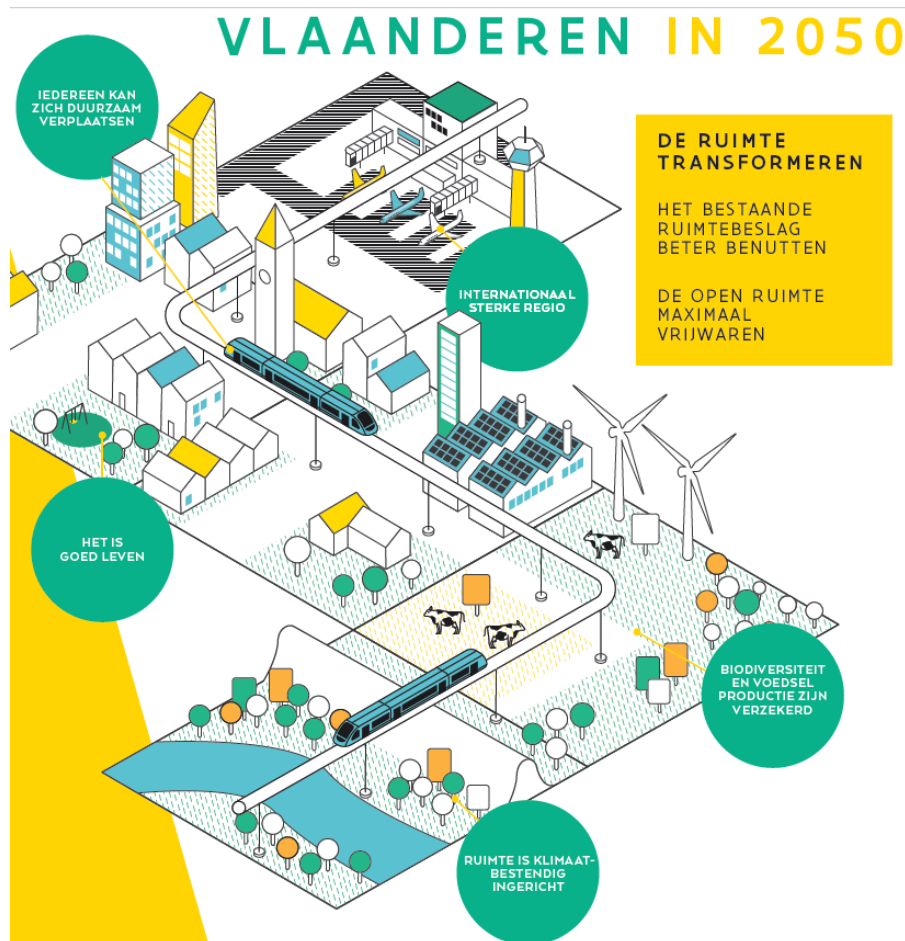
De dichtheid van woongelegenheden en werkplekken binnen 1000 meter van alle collectieve vervoersknooppunten in heel Vlaanderen samen, met hoge knooppuntwaarde en voorzieningenniveau, zal in 2050 gestegen zijn met minstens 30%.

ROBUUSTE OPEN RUIMTE

De verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos is tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen ten opzichte van 2015. De totale bestemde oppervlakte voor de open ruimte bestemmingen zal in 2050 ca. 72,5% van de oppervlakte van Vlaanderen bedragen.

WONEN EN WERKEN NABIJ COLLECTIEVE VERVOERSKNOPEN EN VOORZIENINGEN

Na het in kaart brengen van het te realiseren fijnmazig netwerk van groenblauwe aders, is dit netwerk tegen 2050 maximaal ingericht. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en dorpen ten opzichte van 2015.



Figuur 3: Vlaanderen in 2050

2.1.2. STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

STATUUT	door de Vlaamse Regering definitief vastgesteld op 23 september 1997 en de eerste herziening ervan op 12 december 2003; tweede herziening definitief vastgesteld op 17 december 2010
ACTUALITEITSWAARDE	

Brecht behoort tot het bebouwd perifeer landschap ten noordoosten van Antwerpen.

De ontwikkelingsperspectieven voor de bebouwde perifere landschappen gaan uit van:

- een bescherming van de nog fragmentarisch voorkomende onbebouwde ruimte;
- het beheer en de beheersing van de aanwezige dorpen, ...;
- de bundeling van de dynamiek inzake wonen en werken in dorpen en op geselecteerde plaatsen.

Algemene ontwikkelingsperspectieven zijn onder meer:

- het bundelen van de ontwikkelingen (wonen en werken) in die plaatsen waar een functionele en morfologische concentratie en verdichting bestaat of wenselijk is. Dit is bijvoorbeeld het geval in stationsomgevingen, de historische (dorps-)kernen, bij knooppunten van openbaar vervoer, in de 'centra' van de wijken en in fragmenten waar concentratie aan kleinhandel, diensten en dergelijke voorkomen;
- het verbeteren van de interne samenhang tussen fragmenten en het geven van een eigen identiteit aan fragmenten;
- het vrijwaren van het onbebouwd karakter van fragmenten in het bebouwd perifeer landschap. Aan ieder fragment van het bebouwd perifeer landschap moet een duidelijke rol worden toebedeeld (bv. park, natuur en bos, landbouw, recreatie, ecologische infrastructuur, ...), moeten de relaties met de omgevende (bebouwde) fragmenten aangegeven worden en moeten de mogelijkheden voor ontwikkeling worden geformuleerd;
- het naar functie uitzuiveren en differentiëren van het wegennet om de samenhang in het bebouwd perifeer landschap en in de fragmenten zelf te vergroten en een net van verbindingen voor het lokaal verkeer en het fiets- en voetgangersverkeer te creëren;
- het creëren van mogelijkheden voor meer intensieve vormen van landbouw. Motief hiervoor is de nabijheid van de stedelijke gebieden als belangrijke afzetmarkt en de concurrentie met andere hoogproductieve vormen van grondgebruik.

2.1.3. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (PRS ANTWERPEN)

STATUUT	Beleidsdocument. Bindend voor de overheden. Geeft kader voor opmaak provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen.
ACTUALITEITSWAARDE	21 november 2012: het ministerieel besluit verschijnt in het Belgisch staatsblad.

Verschillende elementen binnen het PRS komen niet meer overeen met de toekomstvisie van de provincie. Het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (PBRA, zie hoofdstuk 2.1.4) vervangt binnenkort dit PRS.

ANTWERPSE FRAGMENTEN: BRECHT ALS ONDERDEEL VAN HET BEBOUWD PERIFEER LANDSCHAP

Het bebouwd perifeer landschap is een nederzettingscategorie van het buitengebied binnen het Vlaams Gewest.

Het bebouwd perifeer landschap wordt beschouwd als gebied met een dominante bovenlokale groenstructuur met daarin een aantal activiteitenconcentraties die in relatie staan tot de nabijheid van het grootstedelijk gebied (Antwerpen in het geval van Brecht). Dergelijke concentraties zijn bijvoorbeeld de historische dorpskernen, ziekenhuizen en grote parken. Het is niet de bedoeling om een nieuw stedelijk gebied te creëren dat de bestaande functies van de stad overneemt. De bereikbaarheid blijft lager, de interne verkeersdruk is hoog door het uitleggen van functies (van een lager niveau als die van Antwerpen), bijkomende kavels zijn van grote omvang. Een ruimtelijk concept voor het bebouwd perifeer landschap is het beeld van een beperkt aantal concentraties, dikwijls lijnvormig, in een grootstedelijk park. Bijkomende elementen die het landschap definiëren:

- De nog mogelijke en gewenste (beperkte) ontwikkelingen worden lijnvormig uitgebouwd, gebaseerd op de steenwegenstructuur. Dit creëert immers mogelijkheden voor een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer.
- De bovenlokale groenstructuur bestaat uit de te verbinden open ruimten, bossen, natuurgebieden, kleinere landbouwgebieden, beekvalleien en kasteeldomeinen. Deze onderdelen vormen een netwerk van min of meer natuurlijke elementen. De samenhang daarvan moet worden bevorderd.
- Binnen en tussen de kernen onderling functioneert een netwerk van verbindingen voor langzaam verkeer;
- Het gebied heeft een toeristisch-recreatieve functie. Duidelijke toegangen en randparkings voor recreanten helpen de druk hiervan te organiseren.
- De steenwegen door het gebied (N1, N11 en N12) dienen als assen voor snelle openbaar vervoersverbindingen naar het grootstedelijk gebied.

Doelstellingen rond opmaken mobiliteitsbeleid

Door het verspreiden van functies in het bebouwd perifeer landschap is de druk van het autoverkeer erg hoog en is het zeer moeilijk om efficiënt openbaar vervoer te organiseren. In het bijzonder tijdens weekends verhogen recreanten de autodruk. Deze moet worden gekanaliseerd naar geselecteerde toegangen en randparkings voor het gebied. Openbaar vervoer wordt geconcentreerd langs de historische steenwegen (N1, N11, N12 en N115 zijn aangeduid als secundaire wegen type III). De organisatie van een intern vraagafhankelijk openbaar vervoer (bijv. door het afsluiten van convenanten) is beter van toepassing op de rol van park met stedelijke functies. Tenslotte moet specifieke aandacht gaan naar verbindingen voor fietsers en wandelaars. Voor elk van deze doelstellingen is samenwerking tussen de gemeenten van het gebied noodzakelijk.

NOORDERKEMPEN: BRECHT ALS ONDERDEEL VAN DE 'OPEN KEMPEN'

In de gewenste ruimtelijke structuur voor de provincie behoort Brecht ook tot de Open Kempen. Dit gebied wordt omschreven als “een open gebied met grootschalige landbouw en verspreide natuurlijke gebieden”. De gemeente wordt bovendien aangeduid als een gemeente met een structuurondersteunend hoofddorp met een belangrijke kern. Het netwerk van natuurlijke gebieden in de Open Kempen wordt door deze geconcentreerde kernen (Essen, Brecht, Malle, Rijkevorsel, Wuustwezel en Kalmthout) versterkt. Brecht is aangeduid als kern met ruimere mogelijkheden om bijkomende woningen en lokale bedrijven op te vangen.

Doelstellingen

- Stimuleren van openruimtefuncties zoals grondloze en grondgebonden landbouw, natuur en recreatie;
- Beheersen van toegankelijkheid en ontsluiting;
- Concentreren van activiteiten in Hoogstraten en in de structuurondersteunende kernen (zoals Brecht).

GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

- Sint-Lenaarts als structuurondersteunend hoofddorp type I (buiten de vermoedelijke randen van regionaal-stedelijke en grootstedelijke gebieden) – lintlandschappen aanwezig. Sint-Job-in-'t Goor als gewoon hoofddorp type II; Brecht is geselecteerd als woonkern.
- Er is de mogelijkheid voor ontwikkeling van lokale bedrijventerreinen en voor de realisatie van meer bijkomende woningen dan voor de opvang van de natuurlijke aangroei nodig is.

GEWENSTE NATUURLIJKE STRUCTUUR

- Het kanaal Dessel-Schoten vervult een belangrijke verbindingfunctie en speelt een rol in de ruimtelijk-natuurlijke structuur;
- Het anti-tankkanaal (onder meer in Sint-Job-in-'t Goor) is een belangrijk structuurbepalend element en verbindt verschillende gebieden met natuurlijke waarde tussen Schelde en Nete. Het versterkt ook de natuurlijke gebieden tussen Sint-Job-in-'t Goor en 's Gravenwezel;
- De verbinding tussen het Groot Schietveld en de Kalmthoutse Heide heeft ook een belangrijke natuurlijke waarde, net als de verbinding tussen het Groot Schietveld met de Rommersheide en Vraagheide;
- De beekvallei van Weehagenbeek, onderdeel van het bekken van de Mark, is zeer belangrijk wat flora betreft.

GEWENSTE LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

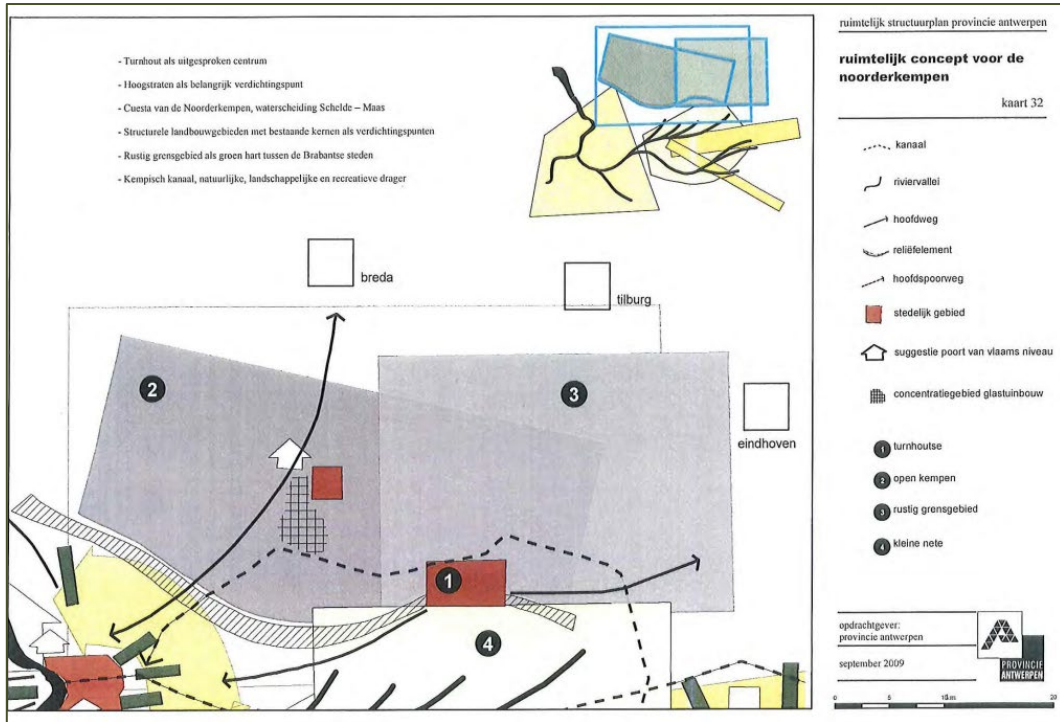
- Duincomplexen tussen Rijkevorsel en Merksplas en ten noorden van Brecht (cuesta van de kleien van de Kempen) als structurerend reliëfelement;
- Kanaal Dessel-Schoten met de kleiwinningsgebieden en perifeer bebouwd landschap ten noordoosten van Antwerpen als 'complexen nieuw landschap';
- Anti-tankkanaal en kanaal Dessel-Schoten als 'baken';
- Overgang van het Groot Schietveld als markante terreinovergang.

GEWENSTE STRUCTUUR VERKEER EN VERVOER

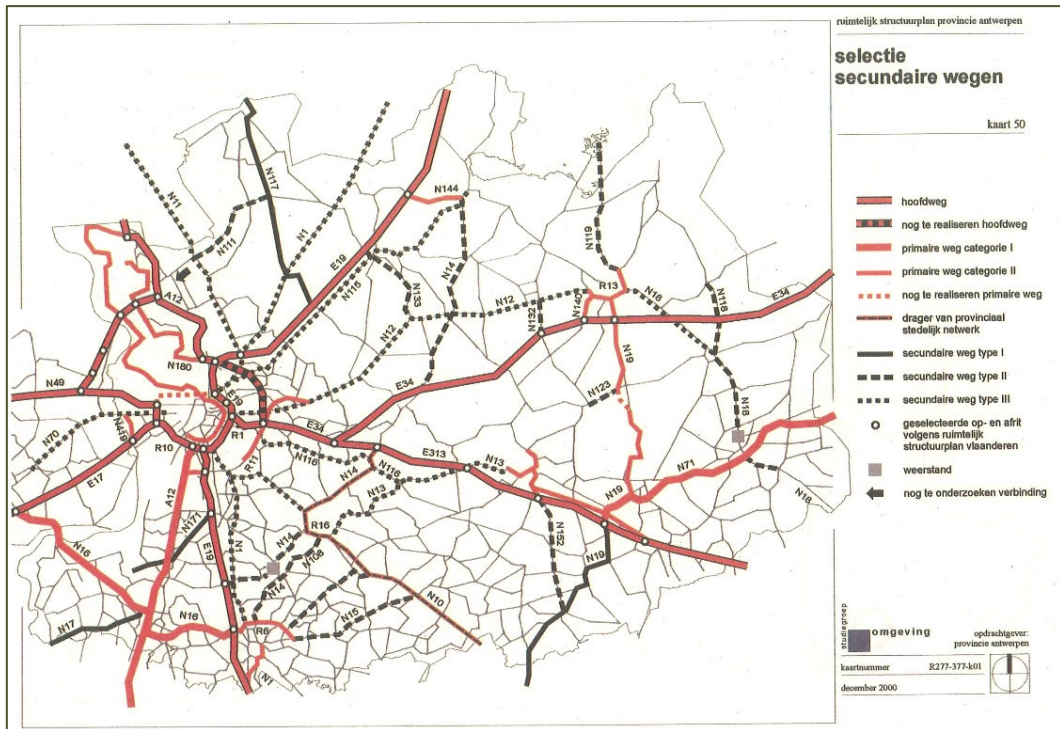
- Antwerpen – Brecht – Breda: E19 – N1 - HST
- N117 wordt geselecteerd als secundaire I: zorgt voor een verbindende functie op bovenlokaal niveau
- N133 wordt geselecteerd als secundaire II: zorgt voor een verzamelende functie voor Malle naar de E19 (via Brecht)(*inmiddels is de N153 de voorkeursroute tussen Malle en E19*).
- N115 wordt geselecteerd als secundaire III: als drager van stamlijnen van openbaar vervoer en fietsverbinding
- HST lijn Randstad NL –Antwerpen – Brussel – Parijs (stopt niet in station Noorderkempen) van internationaal belang
- IC Brussel – Antwerpen – Noorderkempen – Randstad NL van internationaal belang
- P+R Noorderkempen als multimodaal knooppunt op intergemeentelijk en voorstedelijk niveau.

De wegcategorisering wordt op termijn vervangen door nieuwe wegcategorisering (zie ook verder in 'verkeerskundige planningscontext') zoals bepaald binnen de vervoerregio.

De visie op de gewenste openbaar vervoer structuur is gedateerd en wordt op termijn vervangen door de nieuwe vervoersplannen opgemaakt in de vervoerregio (zie ook verder in 'verkeerskundige planningscontext').



Figuur 4: Ruimtelijk concept voor Antwerpse fragmenten (kaart 32 uit RSPA)



Figuur 5: Selectie secundaire wegen (kaart 50 uit RSPA)

2.1.4. BELEIDSPLAN RUIMTE PROVINCIE ANTWERPEN - CONCEPTNOTA

Het ontwerp van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen is goedgekeurd door provincieraad op 27 oktober 2022.

Het beleidsplan ruimte van de provincie Antwerpen kan als vervanging beschouwd worden van het bestaande provinciaal ruimtelijk structuurplan.

Het beleidsplan ruimte formuleert vier ruimtelijke principes die aan de basis liggen van zowel de strategische visie als van het provinciaal ruimtelijk beleid: zuinig ruimtegebruik, veerkracht, nabijheid en bereikbaarheid, en eigenheid.

ZUINIG RUIMTEGEBRUIK

De provincie wil bijkomende inname van de open ruimte naar de toekomst toe vermijden. Men wil het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag sterk terugdringen. Hergebruik, verweving, kwalitatieve verdichting en tijdelijk gebruik vormen daarvoor de basiselementen.

Deze 4 ruimtelijke principes worden vertaald in 7 strategieën. Deze zijn eerder tactisch van aard en spelen in op opportuniteiten zoals nieuwe technologieën en maatschappelijke trends.

1. OFFENSIEVE OPEN RUIMTE

De eerste pijler is het inzetten op het vrijwaren van de kerngebieden van landbouw, natuur en water. Binnen deze kerngebieden is er nood aan samenhang en goed gestructureerde ruimte waarin de verschillende sectoren optimaal kunnen functioneren en groeien. De tweede pijler is het verweven van natuur, landbouwproductie, duurzaam waterbeheer en recreatie, van heel beperkt tot heel uitgebreid. Natuur, landbouw, water en recreatie hebben immers veel gemeen. Gezien een bewustere invulling van de vrije tijd aan belang wint, wordt recreatie binnen deze strategie een belangrijke partner.

2. VERSTERKTE VERVOERSCORRIDORS

Aangezien verplaatsingen via privaat gemotoriseerd verkeer (auto of vrachtwagen) steeds meer tegen de grenzen aanlopen, wordt een overstap naar een duurzamere mobiliteit met een degelijk en multimodaal aanbod onvermijdelijk. Om te komen tot een multimodaal vervoersnetwerk is het belangrijk om plekken, waar verschillende netwerken verknopen of een halteplaats hebben (m.n. vervoersknopen) en die zich onderscheiden door hun strategische positie (binnen het stedelijke, economische, recreatieve of voorzieningennetwerk), met elkaar te verbinden. Deze verbindingen worden uitgebouwd tot hoogwaardige corridors op maat van de strategische locaties.

3. SLUITEND LOCATIEBELEID VOOR (HOOG)DYNAMISCHE FUNCTIES

Essentieel in een locatiebeleid is dat (hoog) dynamische functies ingeplant worden op de meest multimodaal bereikbare plekken. In eerste instantie moeten we voor deze functies streven naar verweving in de kernen die multimodaal ontsloten zijn. Indien dit niet mogelijk is, is bundelen op multimodale vervoersknopen het uitgangspunt. Bij de verdere ontwikkeling van de strategische locaties wordt gestreefd naar een efficiënt en compact gebruik van de beschikbare terreinen op korte afstand van de vervoersknoop, rekening houdend met de draagkracht van de omgeving. Het verder uitsmeren en aansnijden van gronden wordt vermeden.

4. LEVENDIGE KERNEN

Inzetten op levendige kernen gaat hand in hand met de principes van nabijheid en bereikbaarheid. Door het bundelen van woningen, werkplekken en voorzieningen kan een kern bijkomend verdicht worden zonder de

verplaatsingsvraag te verhogen. Bijkomend biedt het de kans om de vervoersarmoede, of een gebrek aan toegang tot vervoer op maat aan te pakken en de connectiviteit van de kern te verhogen.

5. SAMENHANGEND ECOLOGISCH NETWERK

Een duurzaam herstel, beheer en maximale bescherming van de robuuste natuurkerngebieden staan voorop. Bovendien is de samenhang tussen al deze natuurkerngebieden en de verschillende netwerken cruciaal. Ze moeten verbonden worden tot één robuust en kwaliteitsvol netwerk. De strategie 'samenhangend ecologisch netwerk' zet in op het behoud en de versterking van die samenhang op verschillende schaalniveaus via een fijnmazig ecologisch netwerk doorheen de open en de bebouwde ruimte in de hele provincie Antwerpen – en bij uitbreiding ook op een hoger schaalniveau.

6. ENERGIE-EFFICIËNTIE

In deze strategie wordt én aspect van de energietransitie beklemtoond: het voorkomen van energieverbruik. Het ruimtelijk beleid kan hieraan een strategische bijdrage leveren door de ruimte energie-efficiënt te organiseren: het optimaal inrichten van een activiteit, het bundelen van verschillende activiteiten, het verweven van functies. Het bundelen van activiteiten op multimodale vervoersknopen kan bijvoorbeeld resulteren in minder en kortere verplaatsingen en verhoogt de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, met onder meer energiebesparing tot gevolg.

7. VAN VERSNIPPERING NAAR BUNDELING

Een bundeling van bebouwing en activiteiten biedt tal van voordelen: het versterkt zowel de kernen en dynamische clusters als de open ruimte, het beperkt de verplaatsingsnood, geeft de mogelijkheid om verplaatsingen efficiënt te bundelen en kringlopen te sluiten. Deze strategie ambieert het definitieve einde van de versnippering. Dit vereist in de eerste plaats een weldoordachte inplanting van nieuwe functies, zodat we de versnippering een halt kunnen toeroepen. Harde functies dienen zoveel mogelijk een plaats te krijgen binnen goed gelegen kernen of dynamische clusters. Bundeling dient ingezet te worden om strategische locaties nog meer te intensiveren.

2.1.5. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (2004, HERZIENING 2015)

VISIE OP DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

De uitgangshouding van waaruit de gewenste ruimtelijke structuur wordt geanalyseerd, steunt op de grote lijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal structuurplan. Hierdoor worden tegenstrijdigheden tussen het gemeentelijk structuurplan en de hogere structuurplannen vermeden.

De gemeente Brecht kan ruimtelijk in **twee grote hoofdruimten** ingedeeld worden: Brecht zuid en het noorden. Brecht zuid wordt gekenmerkt door een sterke verstedelijking in een groene omgeving, die nauw aansluit bij het grootstedelijk gebied Antwerpen. Aan de andere zijde ligt het noorden, dat gekenmerkt wordt door een open agrarische structuur met een aantal dorpen hierin. Een doorgedreven analyse van de gemeente reikt **zes verschillende deelruimtes** aan. Elke deelruimte heeft zijn eigen rol, zijn eigen identiteit en zijn eigen ruimtelijke kwaliteiten. Deze deelruimten staan symbool voor de verschillende gezichten van de gemeente (wonen, bedrijvigheid, landbouw, natuur, landschap, recreatie). Het is de bedoeling van de gemeente om elke deelruimte aan de hand van hun specifieke eigenheid verder te ontwikkelen in verhouding tot elkaar.

Brecht is voornamelijk een **woongemeente**, maar heeft ook een niet onbelangrijk aanbod aan eigen kleinere en grotere **bedrijven** met een belangrijke invloed in de regio. Hierdoor heeft de gemeente een grote **pendeldruk** te verwerken. Het selectief uitbouwen van de dorpen en de bedrijventerreinen zal een belangrijke optie

zijn om deze verkeersdruk in goede banen te leiden en te vermijden dat deze druk zich verspreidt over het ganse grondgebied van de gemeente. Gekoppeld aan deze selectieve uitbouw hoort een sterk uitgebouwd multimodaal vervoersnet. Dit houdt in dat naast de bestaande verkeersontsluiting naar de op- en afrittencomplexen in Brecht en St.-Job-in-'t-Goor er voor het personenvervoer een goede openbaar vervoersontsluiting dient uitgebouwd te worden en voor het vrachtverkeer de mogelijkheden over het Kempisch kanaal moeten opengehouden blijven. Het versterken van de OV-ontsluiting kan tot stand komen met het uitbouwen van het station Noorderkempem.

De gemeente heeft een aanzienlijke rol te vervullen op het terrein van de dagrecreatie. Vele mensen uit het grootstedelijk gebied Antwerpen komen naar Brecht om te wandelen en te fietsen en er is hoevertoerisme.

ALGEMENE DOELSTELLINGEN RUIMTELIJKE STRUCTUUR

- Het selectief uitbouwen van de dorpskernen;
- Het vrijwaren van de open ruimte;
- Uitbouwen van leefbare dorpskernen;
- Uitbouwen van een leefbaar open ruimtegebied.

DOELSTELLINGEN M.B.T. LIJNINFRASTRUCTUREN

- Een duidelijk verkeersbeleid naar het vrachtverkeer binnen de gemeente
- Een openbaar vervoersnetwerk gericht op het station Noorderkempem en Antwerpen
- Uitbouwen van een fijnmazig fietsroutenetwerk
- Behouden van de economische verbinding op het Kempisch kanaal

SUGGESTIES VOOR MOBILITEITSBELEID

- Voorzien van een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein De Ring (in noordelijke richting) en het aantakken van Wuustwezelstraat op het nieuwe op- en afrittencomplex van de autosnelweg. In theorie zijn dit gemeentelijke wegen, doch de realisatie van deze wegen dient samen te gebeuren met de aanleg van de rondweg rond Brecht. Deze wegen zullen dan ook in samenspraak tussen de gemeente en AWW worden aangelegd. *De rondweg werd inmiddels aangelegd.*
- Herinrichting van het dorpscentrum van Brecht om de woon- en leefkwaliteit in het centrum te verhogen.
- Herinrichting van het centrum in St-Job-in-'t Goor om de woon- en leefkwaliteit in het centrum te verhogen.

2.1.6. RUP'S & BPA'S

RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN (RUP)

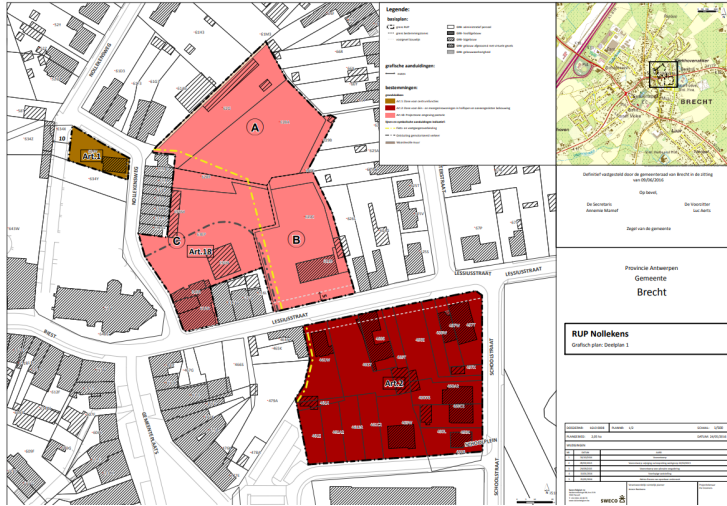
De RUPs in deze oriëntatienota is een selectie van gemeentelijke RUPs naar relevantie voor de mobiliteit.

RUP Brecht Centrum 'Herziening BPA Centrum deel A, B, C en D' (B.D. 25/08/2011)

Dit RUP bevat een visie en bestemmingsplan voor de volledige kern van Brecht. Dit RUP werd herzien in kader van het RUP Nollekens (2016).

RUP Nollekens (B.D. 16/06/2016)

Dit RUP is een gedeeltelijke herziening van het RUP Brecht centrum. Het plan plant een nieuwe voetgangers- en fietsverbinding tussen Nollekensstraat-Lessiusstraat-Schoolplein. Ontsluiting van gemotoriseerd verkeer verloopt via de Nollekensstraat en Sint-Michielseweg.



Figuur 6: Plan RUP Nollekens

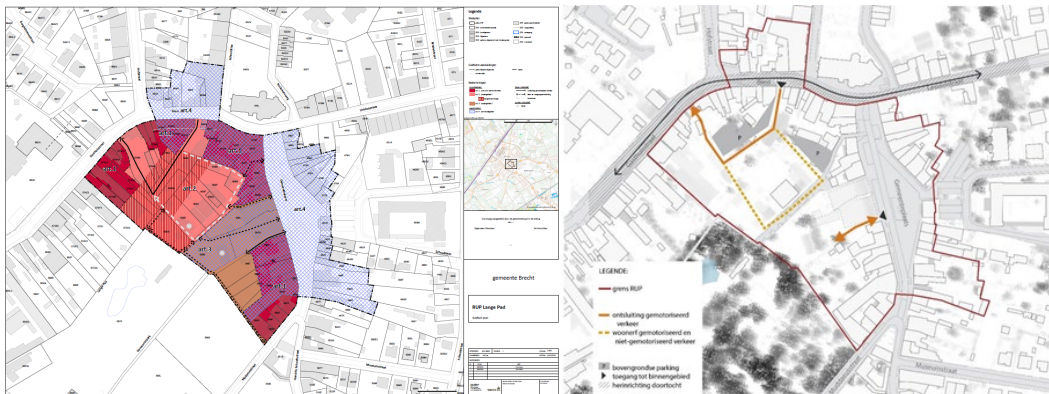
RUP Lange Pad

Dit RUP is een gedeeltelijke herziening van het RUP Brecht Centrum. Het RUP voorziet in kernversterking in de zone Gemeenteplaats – Gemeentepark – Gasthuisstraat.

Door middel van het RUP Lange Pad wil de gemeente Brecht de huidige bestemming van het binnengebied verfijnen om een kwalitatieve ontwikkeling te realiseren zowel op vlak van wonen, als op vlak van detailhandel en diensten. Deze nieuwe ontwikkeling moet steeds gebeuren met aandacht voor meer groene ruimte en met respect voor de identiteit en draagkracht van de gemeentekern.

Op vlak van mobiliteit is vooral belangrijk dat ingezet wordt op een verbeterde doorwaadbaarheid met onder meer een nieuwe trage verbindingssas tussen het Gemeenteplein en het Gemeentepark. Het verwachte bijkomend verkeer door ontwikkeling van het RUPgebied is beperkt.

20-36 wooneenheden zouden aantakken op de Gemeenteplaats. De overige functies en wooneenheden zijn gekoppeld aan een enkelrichtingslus met inrit en uitrit aan Biest.



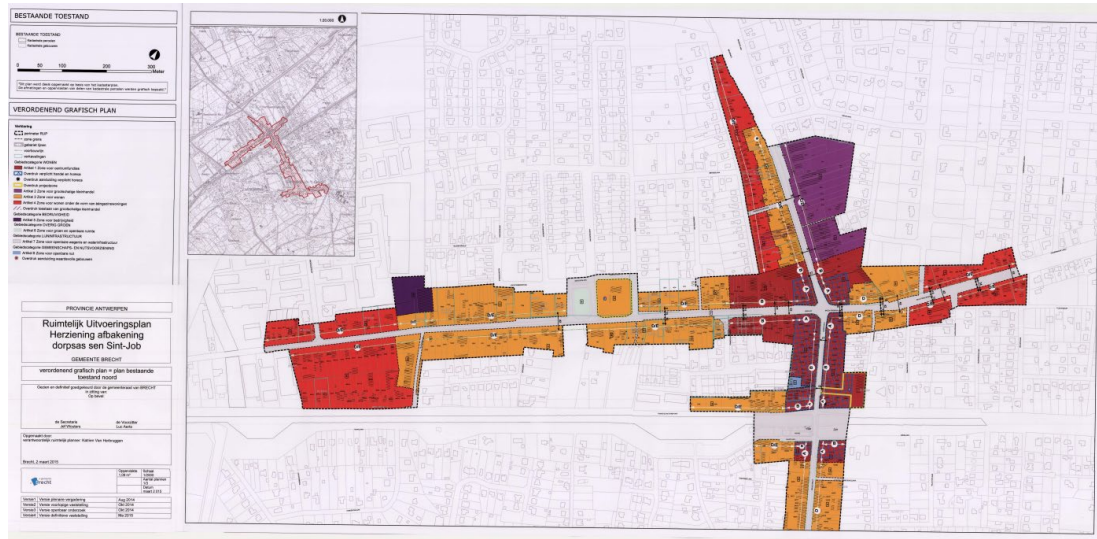
Figuur 7: Grafisch plan RUP Lange pad (fig. links) en ontsluiting RUP gemotoriseerd verkeer (fig. rechts) (Sweco & gemeente Brecht)

RUP Afbakening dorpsassen, Sint-Job Noord en Zuid (B.D. 05/04/2012)

Dit RUP bevat een visie voor de centrale assen van de dorpskern van Sint-Job-in-'t-Goor.

RUP Herziening dorpsassen:

Dit RUP is een gedeeltelijke herziening van het RUP Dorpsassen Sint-Job. Het RUP voorziet in een rechtzetting van enkele foutjes die in de definitieve versie zijn geslopen en een verduidelijking van een aantal voorschriften. Dit RUP werd definitief vastgesteld in de gemeenteraad van 12 maart 2015.



Figuur 8: RUP centrale dorpsassen Sint-Job, met plan noord (fig. boven) en plan zuid (fig. onder)

RUP recreatie en openbaar nut te Sint-Lenaarts (definitieve vaststelling door de GR 13/07/2013, B.D. op 14/08/2013)

Doelstelling van dit RUP is de reorganisatie van de zones voor recreatie en openbaar nut in de deelgemeente Sint-Lenaarts. Deze reorganisatie omvat:

- het omvormen van de bestaande recreatiezone in het centrum naar een zone voor centrumontwikkelingen met de nadruk op openbaar nut;
- het omvormen van een niet gebruikte zone voor recreatie langs de Kloosterakkerweg zodat de oppervlakte bestemd voor recreatie gebruikt kan worden in de ruimtebalans;
- een uitbreiding van de bestaande recreatiezone Kraaienhorst (gelegen in BPA Kraaienhorst) zodat alle voetbalvelden voor Sint-Lenaarts hier gegroepeerd kunnen worden.

RUP De Merel (definitieve vaststelling door de GR 13/07/2013, B.D. op 5/09/2013)

Het RUP vormt de uitwerking van een gebiedsgericht inrichtingsplan voor de globale omgeving voor recreatiegebied De Merel (gelegen langsheen het kanaal Dessel-Schoten). Voor dit gebied is reeds een masterplan uitgewerkt waarin de ontwikkeling van het gebied gepaard gaat met de uitbouw van zowel diverse harde (tennisfaciliteiten, overdekte sporthal) als zachte recreatieactiviteiten (wandelen, fietsen).

RUP Vaardijk

Dit RUP voorziet een omvorming van de KMO-zone langs de Vaardijk naar een zone voor openbaar nut waar het hoofdcommissariaat van de politie kan ondergebracht worden. KMO blijft als nevenbestemming behouden. Dit RUP werd definitief vastgesteld op 12 maart 2015.

RUP zonevreemde bedrijven (derde fase; na BPA fase I en BPA fase II)

Dit RUP is momenteel in opmaak. De plenaire vergadering vond plaats op 20/11/2014. De onderzoekslijst van dit RUP werd enerzijds gebaseerd op een basislijst beschikbaar bij de gemeente (o.a. reeds eerder binnengekomen vragen) en anderzijds o.b.v. een oproep in het gemeentelijk infoblad aan bedrijfsleiders van zonevreemde bedrijven om zich te melden. In de uiteindelijke onderzoekslijst bevinden zich ook enkele bedrijven die in vroegere fases zijn meegenomen. Bij enkele van deze bedrijven is de ruimtevraag of de bedrijfssituatie of enkele andere ruimtelijke factoren echter gewijzigd.

RUP Kooldriespark

Na terugkoppeling met de hogere overheid op 21/11/2012 neemt de gemeente het initiatief om de zone voor verblijfsrecreatie Kooldriespark om te vormen naar een zone voor recreatief woongebied omdat deze nagenoeg volledig permanent bewoond wordt en naar de toekomst toe geen verblijfsrecreatieve potenties meer heeft. Deze omvorming is mee opgenomen in de woningprogrammatie.

RUP Woonparken

Dit RUP is momenteel in opmaak (2022). Doel van het RUP is om het groene karakter in de wijk te herstellen.

PRUP DUURZAME HERSTRUCTURERING EN ONTWIKKELING VAN BEDRIJVENTERREINEN KLOOSTERVELD EN DE ZWAAN

Er wordt een onderzoek gevoerd naar de herstructurering van bedrijventerrein Kloosterveld en De Zwaan om tot een optimale invulling te komen. Er wordt hiervoor een RUP opgemaakt. Een belangrijk focuspunt in het RUP zal het mobiliteitsonderzoek zijn waarbij de ontsluiting en de verkeersgeneratie zal bekeken worden. Er

wordt als voorwaarde gesteld dat de huidige mobiliteitsproblematiek niet mag verslechteren. Er wordt ook bekeken of een bijkomende ontsluitingsweg tussen Beukenlei en Kloosterveld nodig is, gezien deze weg het probleem N115 x N117 niet zal oplossen.

BEZONDERE PLANNEN VAN AANLEG (BPA)

DE BPA's dateren van voor 2005. De relevantie ten aanzien van dit mobiliteitsplan is laag.

2.1.7. ANDERE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

DOORTOCHT BRECHT

De aanleg van de ring rond Brecht centrum heeft geleid tot een veranderende mobiliteit binnen de ring. Deze veranderende, meer lokale mobiliteit biedt de gemeente opportuniteiten om de kern te herwaarderen en te vernieuwen. Binnen deze nota wordt getracht een eerste aanzette geven tot ontwerp van de doortocht doorheen het centrum.

In eerste instantie wordt vanuit een aantal algemene concepten een visie op Brecht centrum uitgewerkt in een geheel structuurplan rondom de doortocht. Vervolgens delen we het structuurplan op en wordt door middel van ontwerpend onderzoek doorgewerkt tot op het niveau van een masterplan. Dit masterplan kan voor alle toekomstige projecten dienen als kader voor het ontwerp.

Structuurplan

De visie van het structuurplan stelt de ring in werking om het bovenlokaal doorgaand verkeer niet langer door het centrum te sturen. Het lokaal bestemmingsverkeer en in beperkte mate het lokaal doorgaand verkeer heeft wel nog de mogelijkheid om het centrum te bereiken. De verkeersdruk op onder meer de Gasthuisstraat, Biest, Hofstraat en Lessiusstraat neemt zo af. Dit creëert mogelijkheden om de historische as kerk - oude stadhuis op te waarderen. Dit leidt op die manier tot een betere doorwaadbaarheid van het centrum en laat toe een helder parkeerbeleid uit te werken.



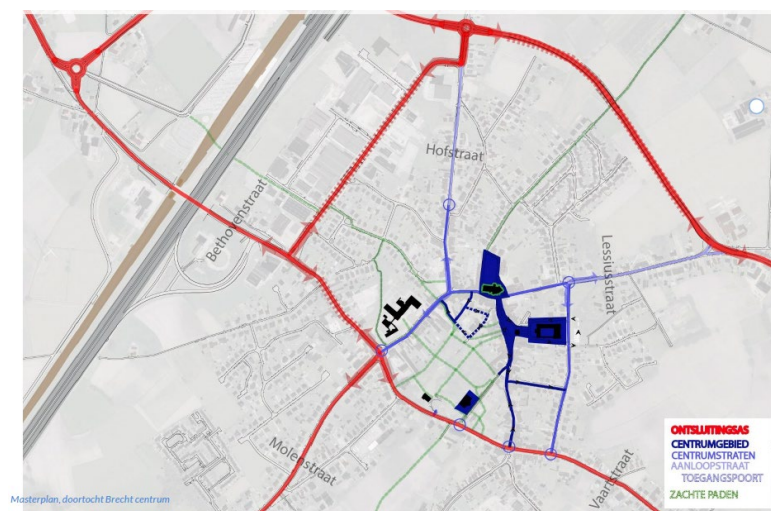
Kaart 1: Het in werking stellen van de ring (fig. links) en uitbreiding en restauratie historische as (fig. rechts).



Kaart 2: Doorwaadbaarheid voetgangers & fietsers verbeteren (fig. links) en een duidelijk en leesbaar parkeerplan (fig. rechts)

Masterplan

De komst van de ring zorgt er voor dat het bovenlokale doorgaande verkeer uit het centrum wordt gehouden. Dit leidt ertoe dat de wegen binnen de ring een veranderende functie en gebruik kennen. Met deze verandering past tevens een nieuwe inrichting. Onderstaande stratentypologie geeft een eenduidige invulling van de verschillende straten op basis van hun nieuwe functie. Door het toepassen van deze typologie wordt tevens uniformiteit gecreëerd binnen het centrum.



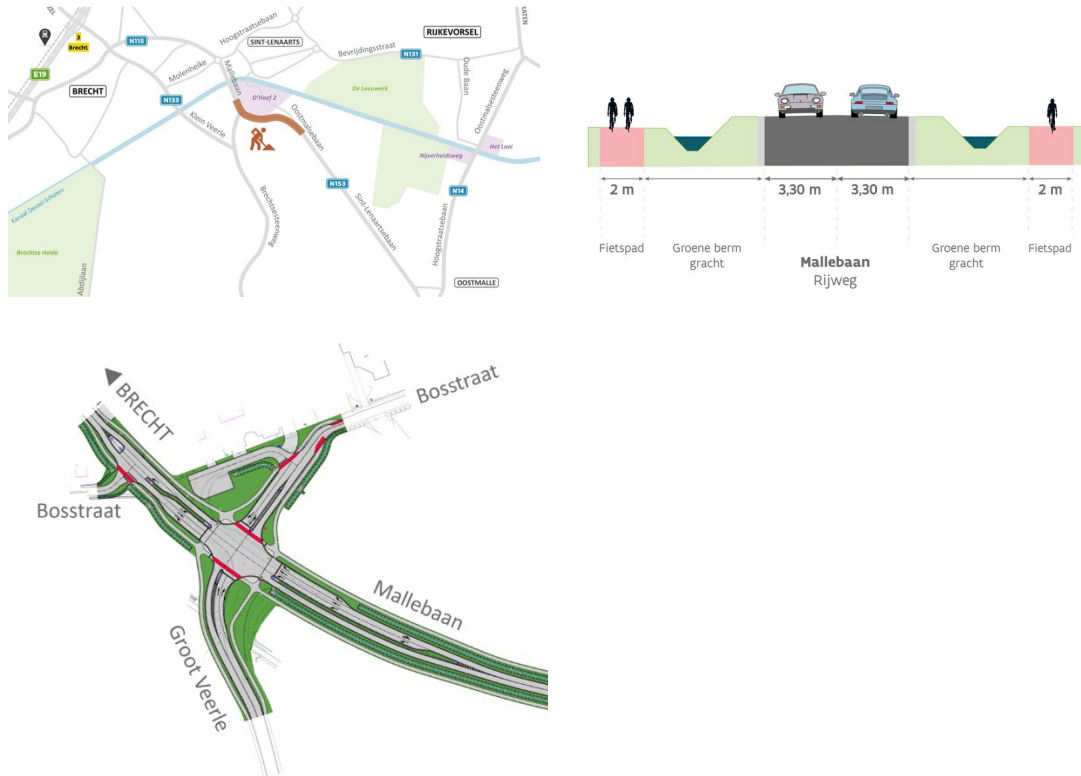


Kaart 3: Masterplan doortocht Brecht (Groep Infrabo)

LOPENDE INFRASTRUCTUURPROJECTEN EN HERAANLEG OP KORTE TERMIJN

Gedeeltelijke heraanleg Mallebaan (N153)(AWV)

Agentschap Wegen en Verkeer plant de aanleg van conforme fietspaden (2 meter breed aan beide zijden van de rijbaan) langs de Mallebaan (N153) tussen D’Hoef en het kruispunt met de Oostmalsebaan. Daarnaast worden de kruispunten veiliger gemaakt binnen dit traject, alsook de aansluitingen met de bedrijfsites verder beveiligd. Voetgangers en fietsers zullen niet langer meer kunnen oversteken aan de Bosstraat en Heihoefke. Zij krijgen wel een oversteek t.h.v. de aantakking van Klein-Veerle, Kraaijenhorst en de Oostmalsebaan.



Figuur 9: Gedeeltelijke heraanleg Mallebaan (AWV, 2022)

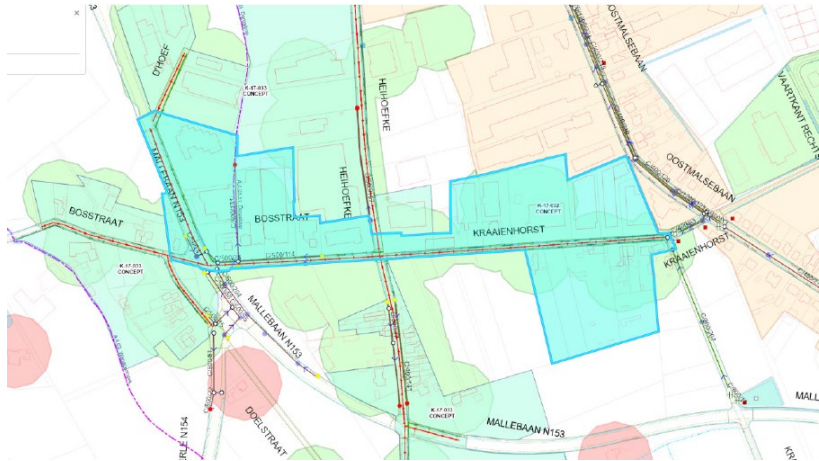
Kruispunt Heiken (N115) x Koningsstoel

In kader van de infrastructuurwerken rond een verkavelingssite wordt Koningsstoel haakser aangesloten op Heiken. Dit verbetert de zichtbaarheid op het fietspad en het kruispunt in het algemeen.



Heraanleg Kraaijenhorst en direct omgeving tussen N153 Mallebaan en Oostmalsebaan

In kader van de Rioleringswerken is ook de heraanleg van Kraaijenhorst tussen Mallebaan en Oostmalsebaan gepland. Concrete plannen zijn nog niet beschikbaar.



Figuur 10: Weg- en rioleringswerken Mallebaan - Bosstraat – Kraaijenhorst (PIDPA)

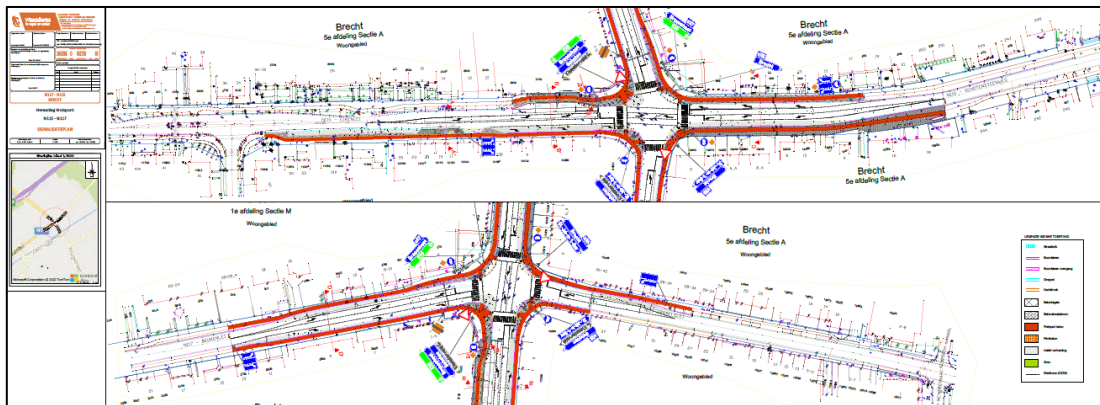
Aanleg Fietspaden op Kloosterstraat

Er worden conforme fietspaden aangelegd op de Kloosterstraat tussen de Hoogstraatsebaan en de grens met Wuustwezel (Leiweg).

Heraanleg kruispunt N115 x N117

De heraanleg van het kruispunt N115 x N117 (voorlopige timing agentschap wegen en verkeer: zomer 2024) houdt in:

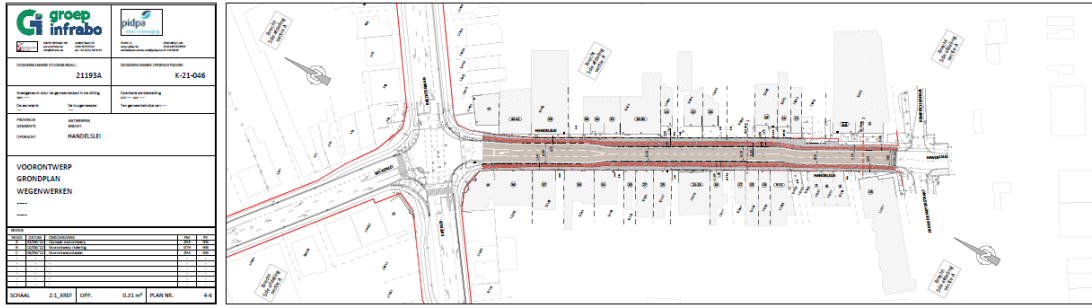
Er komt een nieuwe rechtsafslagstrook op tak Eikenlei. Dit heeft implicaties op de bushalte (die verschuift, maar wordt ook toegankelijk gemaakt voor mindervaliden). Handelslei: gemeenteweg (aanpassingen zie verder). Schotensteenweg: nieuwe rechtsafslagstrook, wat ten koste gaat van de parkeerplaatsen. Beukenlei: nieuwe, conforme rechtsafslagstrook.



Figuur 11: heraanleg kruispunt N115 x N117 signalisatieplan (AWW)

Heraanleg Handelslei tussen N115 x N117 en kanaal

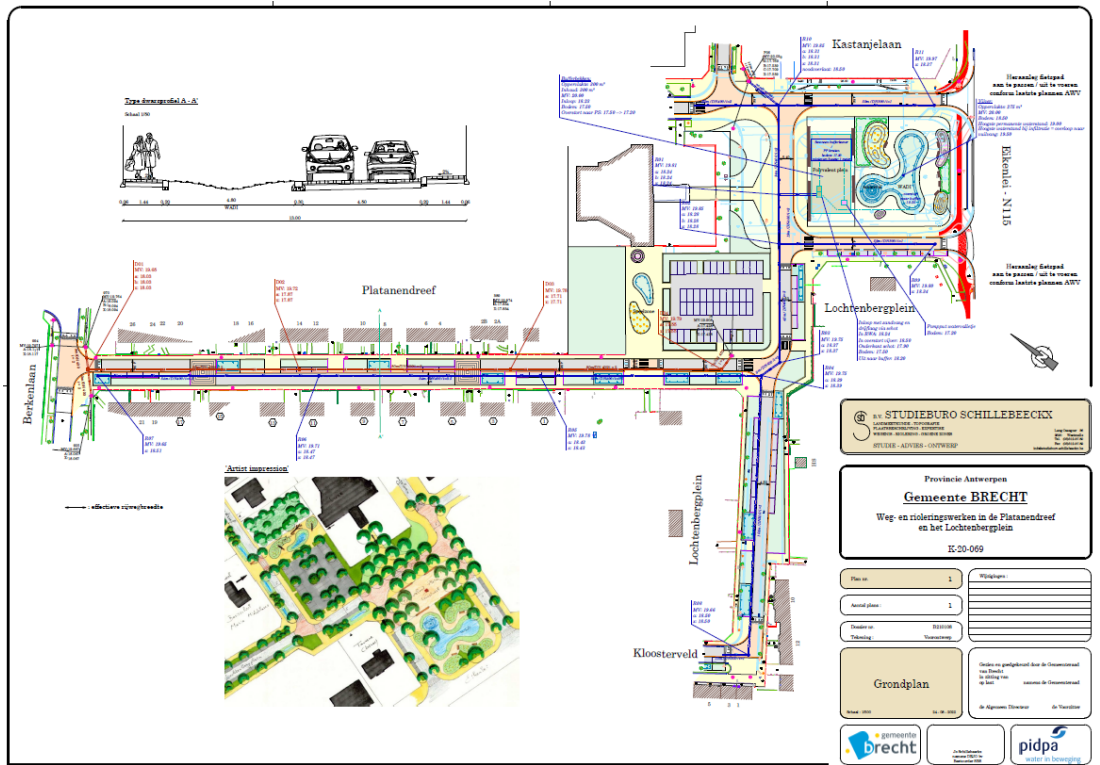
In kader van de rioleringswerken wordt er conforme fietsinfrastructuur aangelegd op de Handelslei. Dit gaat ten koste van de meeste parkeerplaatsen op het projectgebied (onderstaande figuur). De Handelslei is een gemeenteweg.

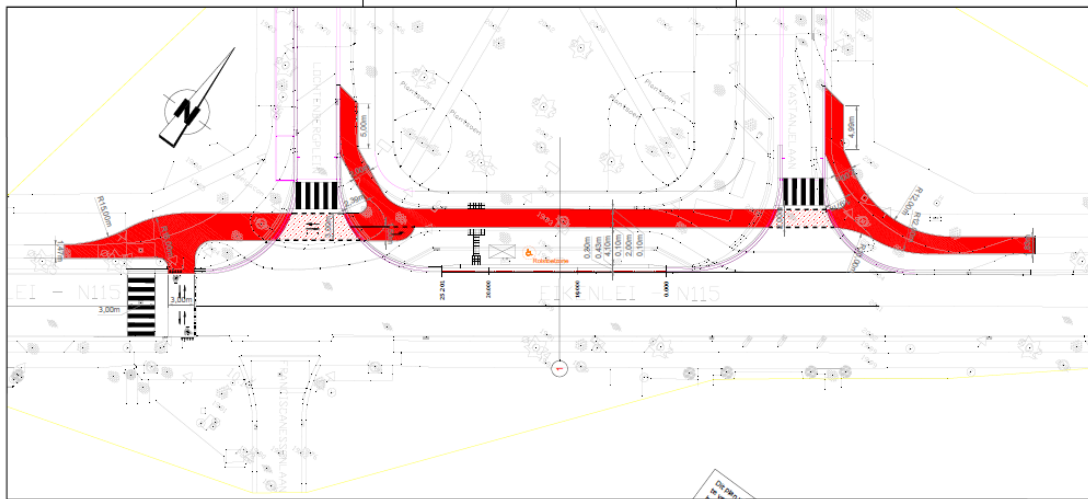


Figuur 12: Voorontwerp heraanleg Handelslei (Group Infrabo)

Heraanleg Luchtenbergplein

Het Luchtenbergplein is overgedimensioneerd en heeft weinig ruimtelijke meerwaarde in de huidige situatie. De heraanleg kadert in de ontharding en simplificering van het kruispunt. De voetganger en fietser krijgt meer ruimte. De fietspaden en oversteekplaatsen op de N115 t.h.v. het Luchtenbergplein worden eveneens conform heringericht. Er komen verkeersremmende maatregelen en er gaat aandacht uit naar de oversteekbaarheid. De bussen krijgen voldoende draairuimte. Onderstaande figuren zijn de voorlopige plannen voorontwerp. De werken zouden in de loop van 2024 worden uitgevoerd.

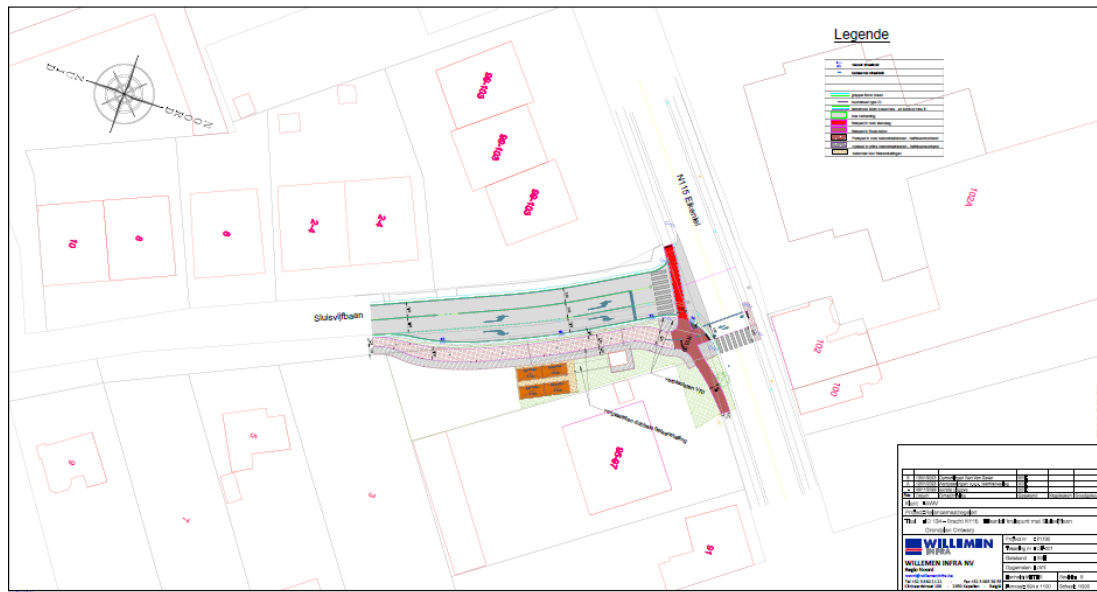




Figuur 13: Heraanleg Lochtenbergplein, Platenendreef, Kastanjelaan en fietspaden N115 (voorlopig voorontwerp heraanleg)

Heraanleg kruispunt N115 (Eikenlei) x Sluisvijfbaan

Het kruispunt N115 x Sluisvijfbaan wordt heringericht. Op de Sluisvijfbaan komt een aparte links- en rechtsafslagstrook in de richting van de N115. Er wordt een veilige fietsoversteek voorzien. Ook de verkeerslichten kunnen zo zichtbaarder geplaatst worden.

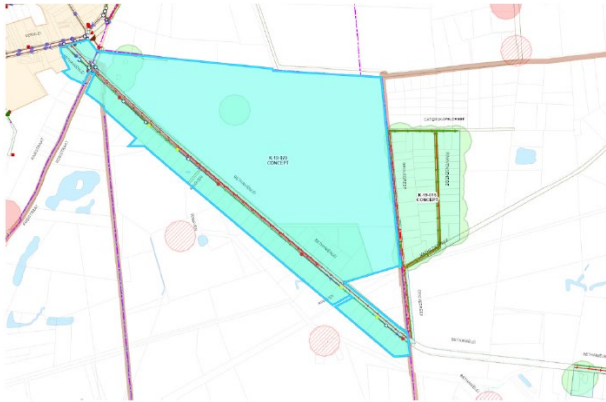


Nollekensweg projectontwikkeling met fietsdoorsteek

In kader van de projectontwikkeling aan de Nollekensweg wordt een doorsteek voorzien voor fietsers tussen Nollekensweg en de Ring. Deze doorsteek van 3 meter breed sluit mooi aan op de oversteekplaats van de Ring.

Heraanleg Bethaniëlei

Het projectgebied van heraanleg werd afgebakend. Concrete plannen zijn nog niet beschikbaar.



Figuur 14: Afbakening zone heraanleg Bethaniëlei (Pidpa, 2022)

Masterplan scholencampus Brecht (campus Sleutelbloem)

Tussen de Eyndovensteenweg en de Van Pulstraat zal een nieuwe schoolcampus en woonwijk worden opgetrokken. Basisschool De Sleutelbloem (huidige situatie: Schoolplein-Schoolstraat) zal naar hier verhuizen. Naast het scholencomplex worden er ook 23 woonkavels bebouwd.

De site ontsluit voor voetgangers en fietsers via de Eyndovensteenweg en de Van Pulstraat en voor gemotoriseerd verkeer louter via de Van Pulstraat. Er is onder meer een kiss & ride aan de school voorzien.



Figuur 15: Situering nieuwe scholencampus en masterplan (Bunkerhotel)

2.2. VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT

2.2.1. ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

Het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen (2014) legt de hoofdlijnen vast van de maatregelen op korte termijn (2020) en middellange termijn (2030). Om de ambities waar te maken, definieert het Mobiliteitsplan Vlaanderen vier 'operationele doelstellingen'. Die dienen om de grote lijnen uit het plan (Bereikbaar, Veilig, Toegankelijk, Leefbaar, Milieu- en natuurvriendelijk) concreet te verwezenlijken.

EEN SAMENHANGEND EN ROBUUST VERVOERSNETWERK

Vlaanderen heeft sterk ontwikkelde verkeers- en vervoersnetwerken. Maar hier en daar ontbreekt de samenhang of zijn de netwerken niet fijnmazig genoeg. Onder meer door het drukke gebruik is ons netwerk erg storingsgevoelig: bij het minste incident duiken er files op. Ook het openbaar vervoer mist stiptheid. De overstap tussen de verschillende vervoerswijzen, bijvoorbeeld van fiets of auto naar bus en tram, moet vlotter.

GEBRUIKSVRIENDELIJK, KWALITATIEF EN COMFORTABEL

Het is een open deur, maar de verkeers- en vervoersnetwerken zijn er voor de gebruikers. Die hebben recht op een goed aangelegde, goed onderhouden infrastructuur van hoge kwaliteit. Ze hebben recht op veiligheid, comfort en een goede toegankelijkheid.

EFFICIËNT EN VEILIG GEBRUIKT

Een goed uitgebouwd transportsysteem is de basisvoorwaarde om ons duurzaam te kunnen verplaatsen. Maar dan moet het wel op de juiste manier worden gebruikt. Daarom willen we de verschillende gebruikers stimulansen geven voor een efficiënt, veilig en milieuvriendelijk gedrag.

MILIEUVRIENDELIJK EN ENERGIE-EFFICIËNT

We proberen de ecologische voetafdruk van onze infrastructuur zo klein mogelijk te houden en de hinder voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken. Maar de grootste milieuwinst is waarschijnlijk te halen bij de voertuigen zelf. Dankzij constante technologische verbeteringen worden die steeds minder milieubelastend en energiezuiniger.

2.2.2. VERVOERREGIO ANTWERPEN EN 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.

DOELSTELLINGEN

- integrale aanpak voor andere mentaliteit
- versterking van dorps- en stadskernen
- reisbeleving van deur tot deur bevorderen
- van bezit naar gebruik
- A-net snel en betrouwbaar reizen in de vervoerregio Antwerpen
- Een fietsnetwerk van hoge kwaliteit
- Regionale parkeerstrategie en lokaal beleid
- Logistieke hoofdstructuur multimodaal versterken
- Doorstroming en aansluiting op hoofdwegen
- Dynamisch verkeersmanagement voor optimale benutting

Hierna geven we de verschillende onderdelen van het routeplan weer met relevante elementen voor Brecht.

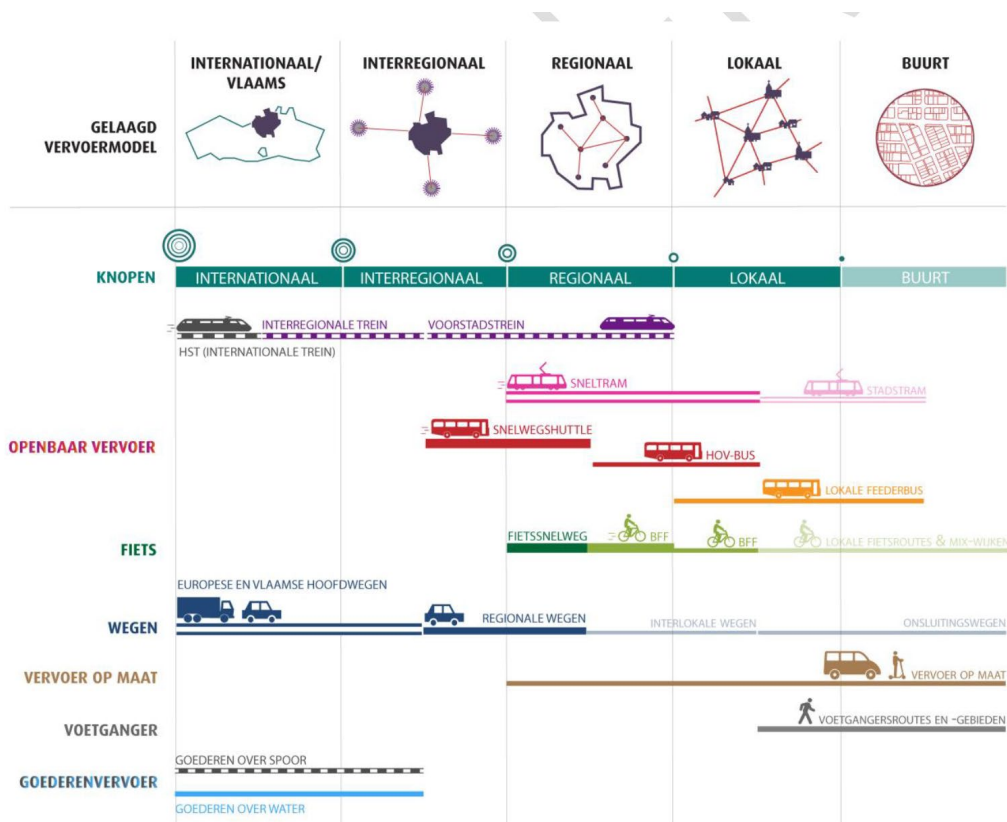
EEN HIËRARCHISCH GELAAGD NETWERK

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 traceringen 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 **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. 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.

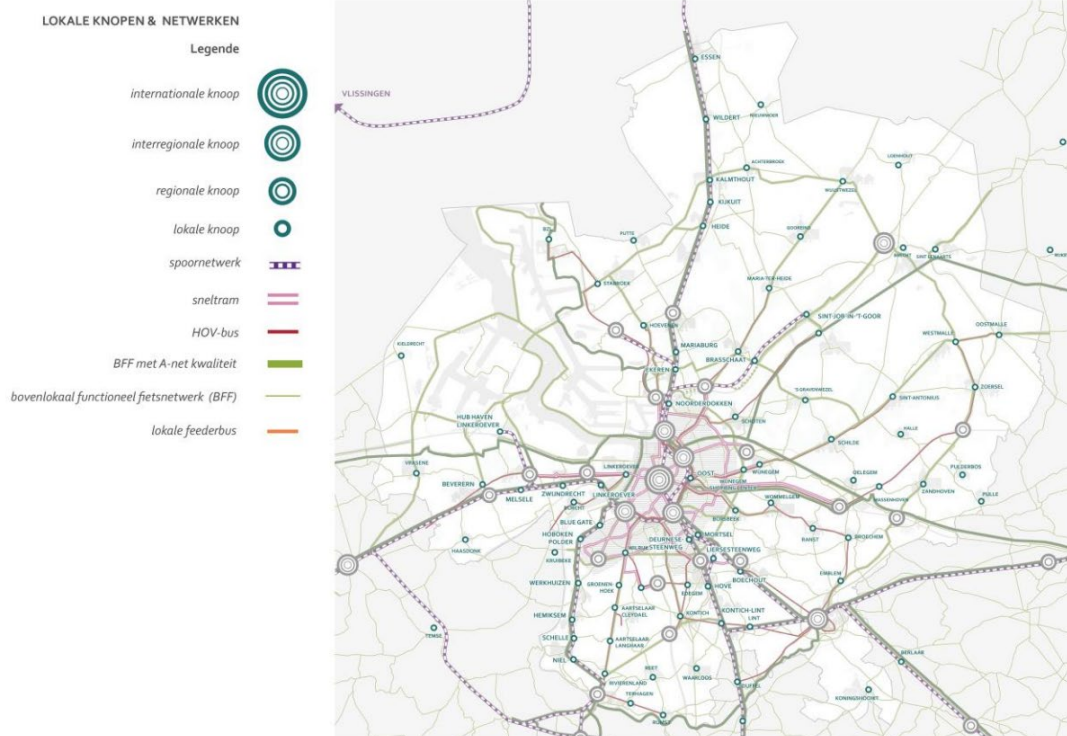
De overstap tussen de netwerken en schaalniveaus gebeurt in goed uitgeruste **mobiliteitsknopen**. Naast het meer klassieke voor- en natransport naar de dichtstbijzijnde halte, definiëren we op niveau van de regio een aantal plekken waar we grotere stromen vanuit een ruimer gebied willen laten overstappen.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



Figuur 16: Complementaire vervoersmodi vormen één gelaagd netwerk

MOBILITEITSKNOPEN

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 mobiliteitsknopen 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 17: overzicht mobiliteitsknoten vervoerregio Antwerpen

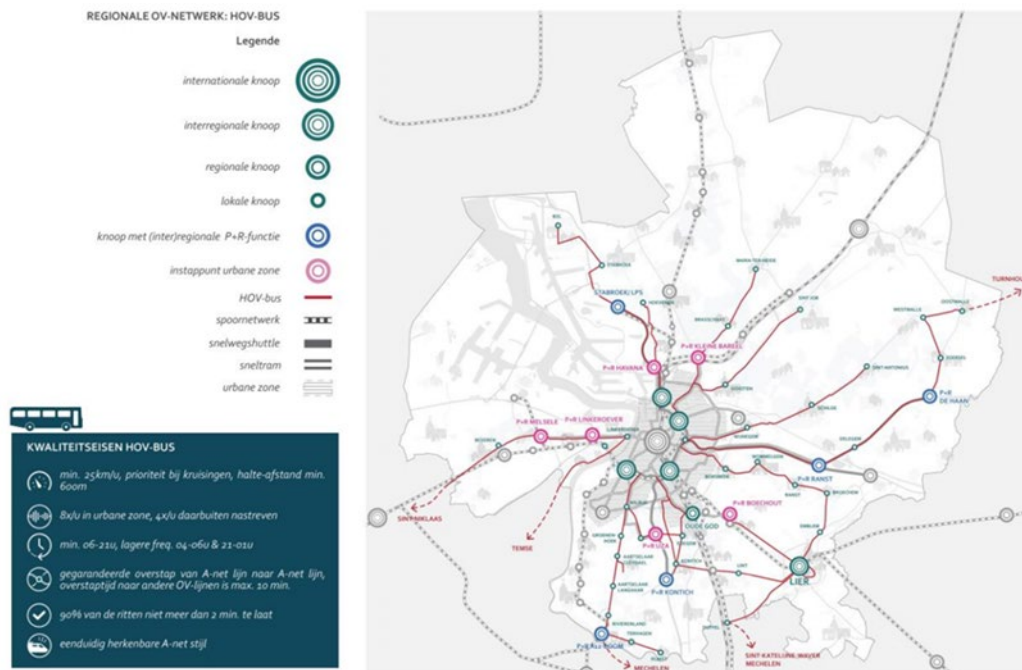
Op korte termijn wordt er prioritair ingezet op de ontwikkeling van mobiliteitsknoten die kaderen binnen de Minder Hinder aanpak van Oosterweel. De uitbouw van enkele knopen wordt hier naar voor geschoven om de ingeschatte hinder op te vangen en de meest gehinderde corridors op het wegennet zo goed mogelijk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



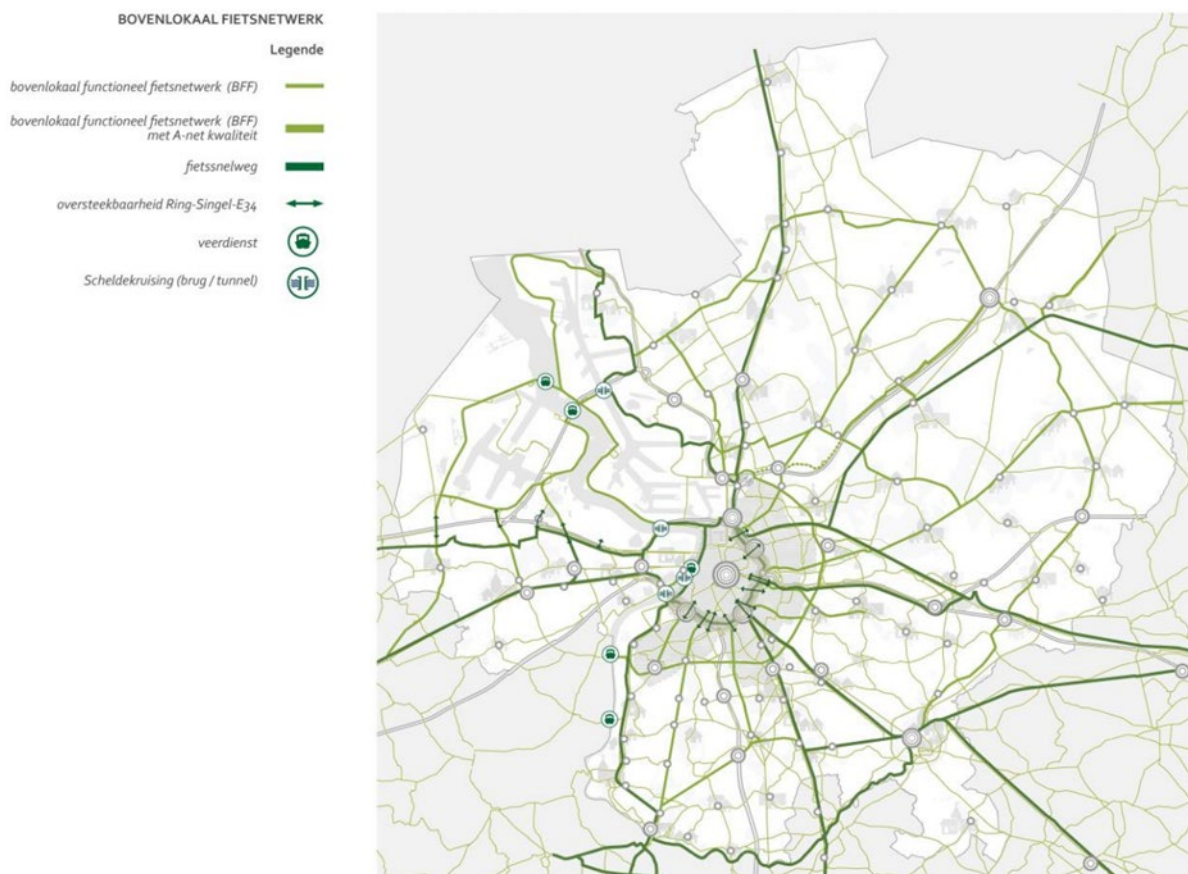
Figuur 18: regionaal OV-netwerk

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 (zie ook hoofdstuk 3)
- Bovenlokale functionele fietsroute met A-net kwaliteit: parallel aan de E19
- Diverse andere bovenlokale functionele fietsroutes (onder meer op N115, zie ook hoofdstuk 3)



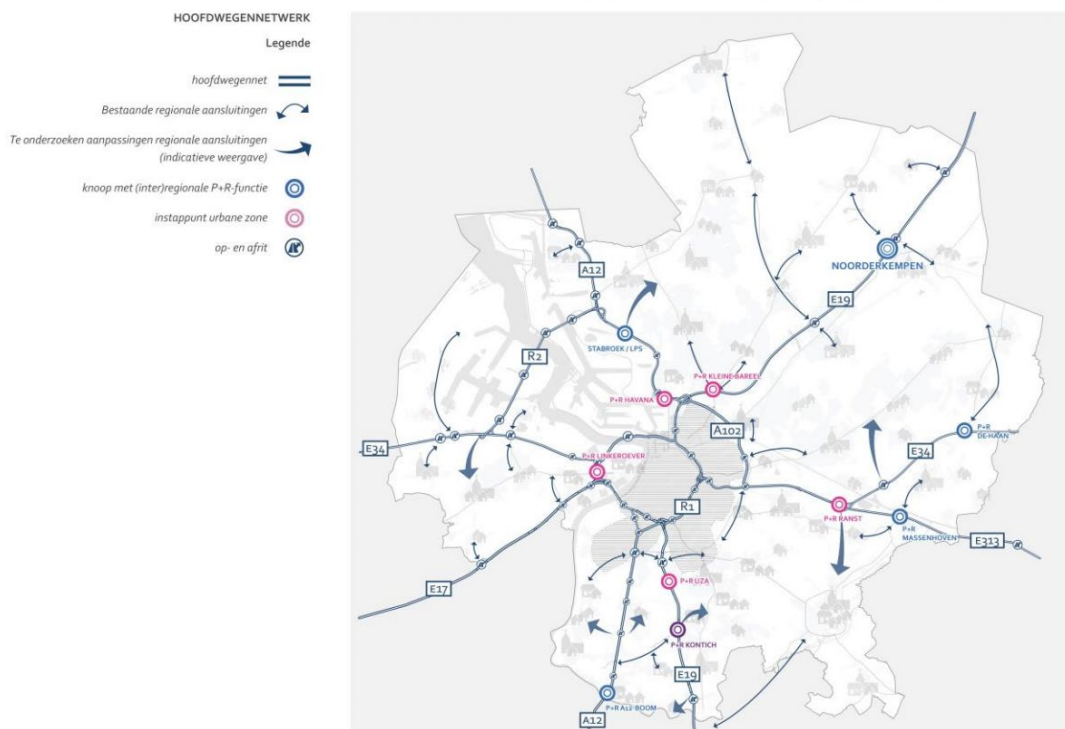
Figuur 19: fietsnetwerk

WEGENNET

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



Figuur 20: wegennet

2.2.3. MOBILITEITSSTUDIE NOORDERKEMPEN (2012 EN ACTIEPLAN 2019)

Opdrachtgever:	Provincie Antwerpen
Statuut:	Gebiedsgerichte mobiliteitsstudie
Actualiteitswaarde:	Eindrapport opgeleverd maart 2012. Alle betrokken gemeentebesturen en de deputatie hebben in 2019 de samenwerkingsovereenkomst hernieuwd voor de realisatie van het actieplan.

Voor de Noorderkempens werd een overkoepelende gebiedsgerichte visie uitgewerkt voor verschillende aspecten: wonen, bedrijvigheid, logistiek, landschap en open ruimte, fietsroutes en een robuust wegennet .

BEDRIJVGHEID

Een eerder drastische keuze dringt zich op. In plaats van economische activiteiten verder te spreiden, is er geen ontkomen aan een beleid van bundeling ervan. Specifiek gaat het hier wel om het soort activiteiten dat ook veel (zwaar) verkeer genereert. Voor de Noorderkempens komt dit neer op een beleid dat voorziet in de clustering van bedrijvigheid op de bestaande grote industrieterreinen zoals Meer (E19), Hoogstraten (De Kluis), Malle (De Schaaf-Delften), Beerse-Zuid, Turnhout (Veedijk) en Arendonk (Hoge Mouw). Door de (zo nodig verbeterde) ontsluiting van deze bedrijventerreinen van en naar de snelwegen, kan een leefbaarder evenwicht ontstaan tussen de ruimtelijke ontwikkeling van de regio in het algemeen en bedrijvigheid en mobiliteit in het bijzonder.

NOORDERKEMPEN ALS MERK

Ruimte voor landbouw, de economische hoofdfunctie voor de hele Noorderkempen, is in deze vernieuwde visie veel sterker te combineren met alle mogelijke activiteiten die daar ruimtelijk én qua mobiliteit in passen, bijvoorbeeld met alles wat toerisme en zachte recreatie aan dynamiek kunnen opleveren. Streektoerisme is een economische sector in volle ontwikkeling, met een zeer groot potentieel voor de hele streek (erfgoedwaarden, natuurontwikkeling, streekproducten, ...). Daarbij is hét uitgangspunt bij uitstek het 'recreatief medegebruik' van de ruimte door vormen van zachte recreatie (wandelen en fietsen), in combinatie met zeer uiteenlopende voorzieningen en veel meer verblijfsaccommodatie.

GROENE BEDRIJVIGHEID

Inzake landbouwontwikkeling biedt duurzame ontwikkeling een bijkomende uitdaging om systemen te ontwikkelen rond 'beheerslandbouw', waarbij verwevenheid van landbouw, natuurontwikkeling en zachte recreatie kan vertaald worden in meervoudig ruimtegebruik, met een realistische economische grondslag.

De uitbouw van bedrijvigheid veronderstelt dan duurzaam ruimtegebruik (compact bouwen, bouwen in de hoogte, parkeergebouwen, ...), multimodaliteit, beperking van energie- en waterverbruik, recuperatie van grondstoffen, vermijden van afvalstromen en nog zoveel meer. In tegenstelling met de industriële landschappen langs het Albertkanaal bijvoorbeeld, hoort in de groene Noorderkempen een ander soort 'groene bedrijvigheid' thuis.

GROENE FIETSROUTES

Aanvullend op het functioneel fietsnetwerk wordt een aanvullend netwerk van snelle en rustige routes voorzien. De rode routes volgen de belangrijkste verbindende en ontsluitende wegen en de groene zijn de meer alternatieve routes. Het gaat om functionele routes die een snelle directe verbinding bieden en die een recreatieve meerwaarde hebben. Deze routes worden gekoppeld aan het concept van de afbakening van de groene kamers, waarbij de weginfrastructuren die doorheen deze groene kamers (heide, bosgebied) lopen trachten te ontsnipperen door herprofilering van de weg (tweespoerenpad) of het 'knippen' van de weg (tractorsluis).

LANDSCHAP EN OPEN RUIMTE

In alle Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen van de hele Noorderkempen staat kernversterking voorop. Bundeling van het wonen en een sterke concentratie van handel, diensten en voorzieningen in de (hoofd)kernen, dragen samen bij tot de leefbaarheid van grotere en kleinere kernen. Een tweede sterke klemtoon ligt in de belangrijke relatie tussen de kernen en de open ruimte rondom. Daarin zit namelijk de kwaliteit van het wonen in de Noorderkempen.

VISIE BEDRIJVIGHEID KANAAL DESSEL-SCHOTEN

Bestaande watergebonden bedrijven blijven behouden. Voor bedrijven die geen watergebonden activiteiten uitvoeren geldt een uitdoofbeleid. Studie moet aangeven hoe men dit moet compenseren. Nieuwe niet watergebonden bedrijvigheid is uitgesloten.

ROBUUST WEGENNET EN LOKALE OMLEIDINGEN

Wat betreft mobiliteit worden volgende uitgangspunten gehanteerd (selectie):

- Naar een nieuw robuust netwerk voor de Noorderkempen door optimalisering van de secundaire weg N14 + optimaliseren wegennet in het Turnhoutse tussen E34 en R13
- Bundelen van verkeersstromen en vrijwaren van groene kamers voor gemotoriseerd verkeer

- Uitbouw vrachtroutenetwerk Noorderkempen
- Beter benutten E34-E19-A58 als hoofdontsluitingsstructuur

In onderstaand overzicht wordt een selectie gegeven van de acties (2017) voor Brecht. Projectnr. 3.1. is gedeeltelijk gerealiseerd. Projectnr. 22.1 is gerealiseerd.

F / Gedetailleerde acties voor deelgebied Malle, Zoersel, Brecht, Zandhoven en Lille →selectie Brecht (2017)					
Nr.	Project	Aanbeveling studie	Timing	Initiatief	Partners
3.1.	Opwaardering N153 als secundaire weg type II, tussen Malle en Brecht knelpunt: veiligheidsaspect opstand tussen rijweg en fietspad	De N153 vormt een belangrijke tak in de boomstructuur. Vooral aandacht voor het herstructureren van de knooppunten met het bedrijventerrein St. Lenaarts.	KT-MT	Vlaamse overheid, Provincie (RSPA)	Gemeente, Vlaamse overheid, provincie
4.2	Profiel van de bruggen in Brecht over het kanaal afstemmen op de gewenste ontsluiting. Brug Klein Veerle blijft smalle brug bij vervanging.	Via circulatieplan centrum Brecht, verkeer zoveel mogelijk afleiden naar de omleidingsweg.	Af te stemmen met investeringen NV De Scheepvaart	De Vlaamse Waterweg	Gemeenten
14.2	Trajectcontroles	Trajectcontrole op KT aan de randen van de Noorderkempen bij open afritten E19-E34 om doorgaand vrachtverkeer te weren. Na realisatie omleidingswegen Zoersel, Malle, Brecht trajectcontrole op Brugstraat en doortocht Rijkvorsel	KT-MT-LT	politiezones	Vlaamse overheid, Provincie, burgemeenten
16.2	Aanleg fietsbrug over het kanaal ter hoogte van de Schippersdreef	/	LT	Gemeente Brecht	De Vlaamse Waterweg
16.4	Maatregelen nemen op alternatieve functionele fietsroutes en routes knooppuntennetwerk doorheen 'groene kamers' om fietstrajecten autoluwer te maken.	De mobiliteitsstudie voorziet een aanvulling op het BFF met groene fietsroutes en het principe van autoluwe fietstrajecten binnen de groene kamers.	MT	ANB	Gemeente/provincie
21.1	Busverbinding tussen Brecht en Brasschaat	MT	De Lijn, op termijn	gemeenten	21.1

			vervoersre- gio		
22.1	Uitbreiding parking station Noor- derkempen	KT	NMBS	gemeente	22.1

Tabel 1: Actietabel mobiliteitsstudie Noorderkempen (2012, actietabel update: 2017)

In 2022 werd het programma mobiliteitsstudie ‘gebiedsgerichte visie’ Noorderkempen verder uitgewerkt. Voor Brecht komt hier het volgende naar voren:

- Opmaak corridorstudie Antwerpen – Turnhout: studie is afgerond en goedgekeurd. Bekeek de doorstroming openbaar vervoer en modal shift.

2.2.4. MOBILITEIT EN DE SDG'S

In het kader van de sustainable development goals werd een planet – people toets gehouden. Daarbij zijn enkele SDG's weerhouden.

Brecht herbevestigde in 2019 haar engagement in het burgemeestersconvenant. Doelstelling is om tegen 2030 40% minder CO2 uit te stoten op het grondgebied. Op het gebied van mobiliteit wil de gemeente een meer regisserende rol aannemen om de shift te maken van auto naar stappen en trappen en het gebruik van de elektrische auto aan te moedigen.

Klimaatadaptieve projecten en beperken van milieuhinder staan eveneens hoog op de agenda.



Figuur 21: sustainable development goals (VN)

2.2.5. SAVE CHARTER

Brecht ontving in 2017 het SAVE label van de vzw ouders verongelukte kinderen en heeft het SAVE-charter ook ondertekend. De gemeente engageert zich hiermee om sterk in te zetten op verkeersveiligheid met een gezamenlijk actieplan en gemeentespecifieke acties.

Er werd een coachingstraject verkeersveilige gemeente opgestart i.s.m. de provincie Antwerpen in 2021. Door deelname aan het traject Verkeersveilige Gemeente onderschrijft de gemeente Brecht de missie om te streven naar nul verkeersslachtoffers in de provincie Antwerpen.

Er werd in 2021 ook een eerste Verkeerseducatieve route door de scholen in St. Job-in-'t Goor uitgestippeld. Deze route wordt jaarlijks gebruikt voor het fietsexamen en is van bebording voorzien. Ook voor de kernen Brecht en Sint-Lenaarts is een dergelijk project in opmaak.

2.2.6. TRAGE WEGENPLAN

Er bestaat geen trage wegenplan in Brecht. In de volgende jaren zal overgegaan worden tot de inventarisering.

2.2.7. LOSLOPEND KIND

Kind & gezin maakte in kader van de week van de mobiliteit 2021 een visietekst op rond loslopende kinderen in de publieke ruimte en in het verkeer.

Als samenleving hebben we er alle baat bij om kinderen zoveel mogelijk te ondersteunen in hun (groei naar) zelfstandig onderweg zijn. Autonome verplaatsingen van kinderen zijn actieve verplaatsingen. Ze zorgen ervoor dat kinderen en tieners bewegen. Dat komt hun mentale en fysieke gezondheid ten goede, én het vermindert demobiliteitsdruk door autoverplaatsingen.

Hoe zorgen we ervoor dat kinderen makkelijker kunnen, mogen, durven en willen op weg zijn? Door bij de planning en inrichting van routes te werken aan drie principes die de autonoomobiliteit van kinderen vergroten: veiligheid (verkeersveiligheid), houvast (leesbaar verkeersnet) en beleving (kwaliteit verkeersnet).

Voor kinderen is er minder dan voor volwassenen een onderscheid tussen functionele en recreatieve verplaatsingen. De precieze planning en inrichting van routes en van de plekken onderweg, bepaalt voor kinderen grotendeels hun kwaliteit en aantrekkelijkheid.

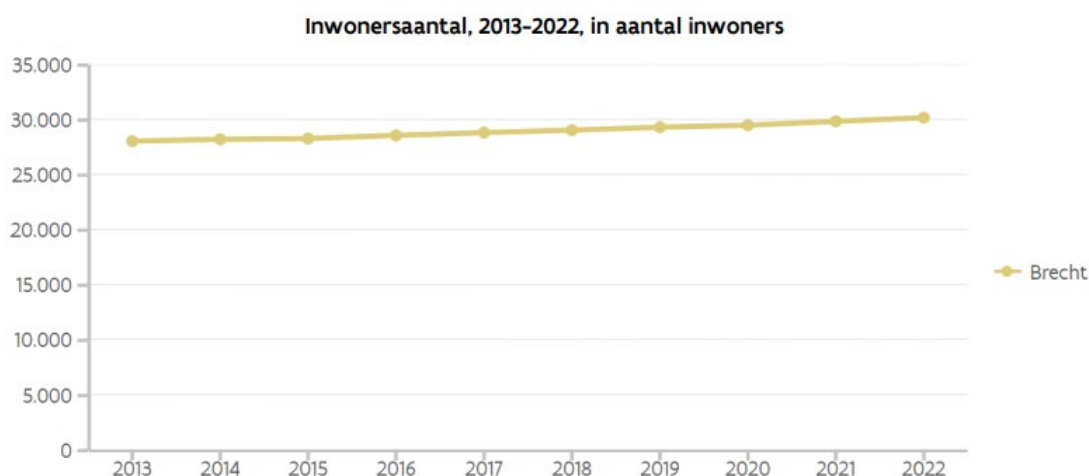
3

ANALYSE

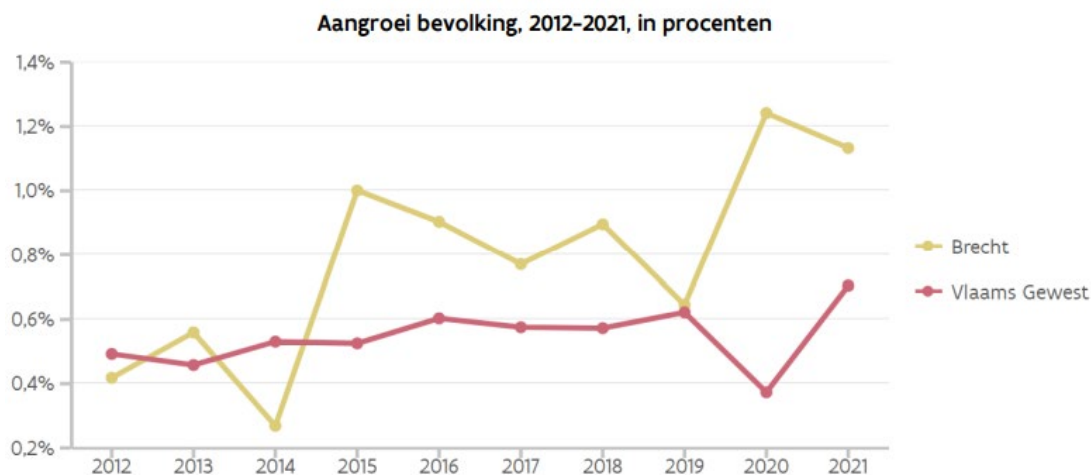
3.1. PROFIEL VAN DE GEMEENTE

3.1.1. BEVOLKING

Brecht heeft een bevolking van 30.380 inwoners (2023). Er zijn 12.383 huishoudens (2022) t.o.v. 30.143 inwoners (2022), wat betekent dat er gemiddeld 2,43 inwoners/huishouden zijn. In het Vlaamse Gewest zijn dit er gemiddeld 2,32. Het inwonersaantal steeg gestaag over de voorbije jaren, met pieken in 2015 en 2020. De Vlaamse Overheid voorspelt dat er tegen 2040 ca. 32.000 inwoners zullen zijn in Brecht. Vooral de toename aan 80+-ers valt op, wat opnieuw de Vlaamse tendens van toenemende vergrijzing volgt.

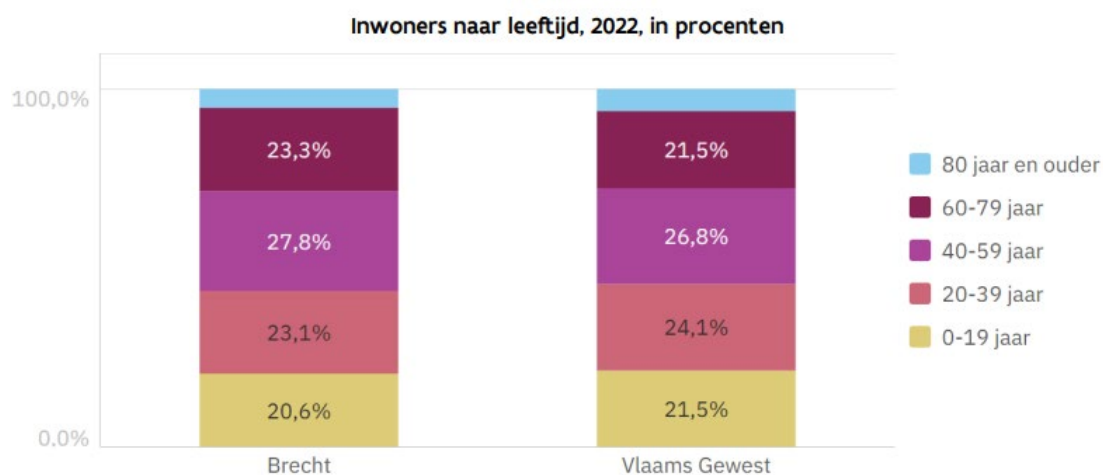


Figuur 22: Inwonersaantal gemeente Brecht 2011-2021 (gemeentemonitor, 2022)



Figuur 23: Aangroei bevolking Brecht en Vlaams Gewest (in %)(gemeentemonitor, 2022)

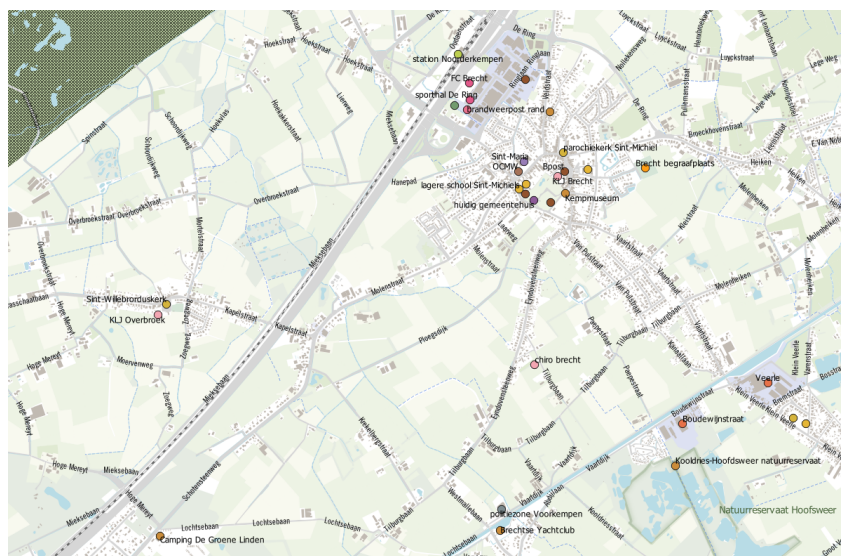
De vertegenwoordiging van de verschillende leeftijdscategorieën is in Brecht gelijkaardig aan die van het gehele Vlaams Gewest.

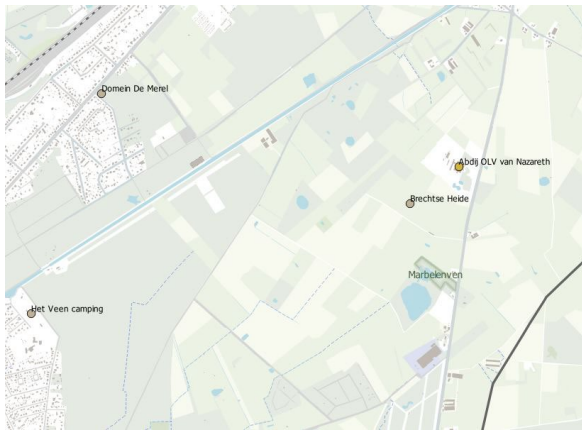
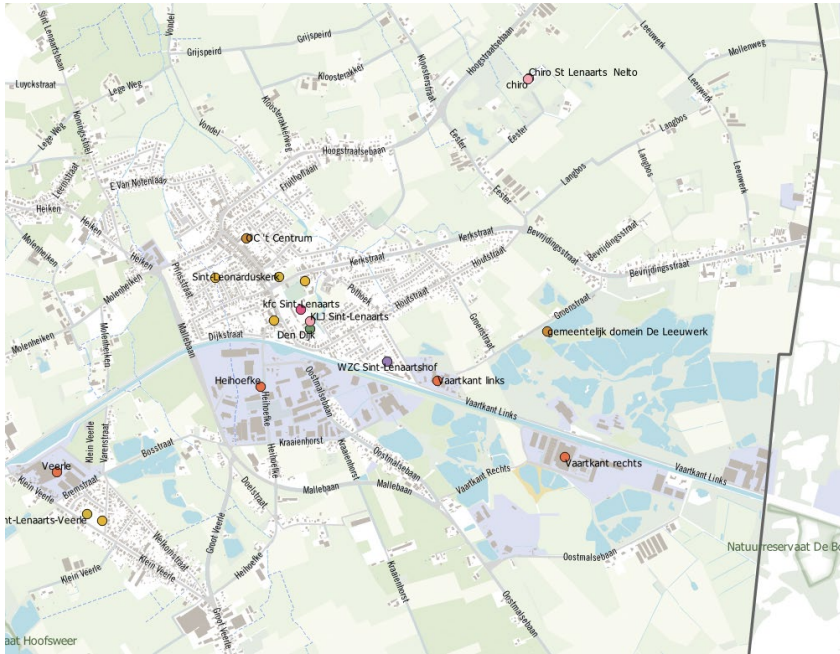


Figuur 24: Leeftijd van de inwoners in Brecht en in het gehele Vlaams gewest (in %)(gemeentemonitor, 2022)

3.2. ATTRACTIEPOLEN

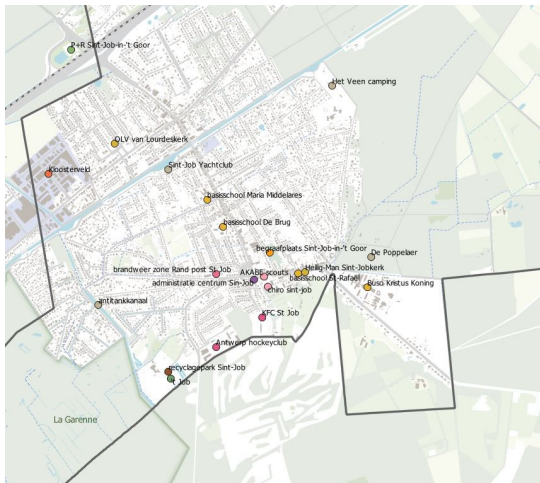
Onderstaande kaarten geven de voornaamste attractiepolen weer per deukern van de gemeente Brecht.





ATTRACTIEPOLEN

- begraafplaats
- brandweer
- gemeentehuis
- jeugdbeweging
- jeugdhuis
- kerk
- OCMW
- park & ride
- politie
- publieke functies
- recreatie
- school
- sport
- station
- woonzorgcentrum
- bedrijventerrein



3.3. MOBILITEIT

3.3.1. VERVOERSMIDDELENBEZIT

Uit de cijfers van 2022 van de gemeentemonitor¹ blijkt dat het vervoersmiddelenbezit van de gemeente Brecht hoger ligt dan die van het gemiddelde van het Vlaams Gewest. Enkel het motobezit is gelijk met 12%. Op 4% na bezitten alle gezinnen in Brecht minstens 1 wagen. Voor de fiets is dit 89% in Brecht t.o.v. 85% in het gehele Vlaams Gewest. Het elektrische fietsbezit is echter de grootste afwijking te opzichte van het gemiddelde met bijna dubbel zoveel gezinnen die een elektrische fiets bezitten vergeleken met het Vlaams Gewest.

	wagenbezit	motobezit	fietsbezit	elektr. fietsbezit
Brecht	96%	12%	89%	29%
Vlaams Gewest	93%	12%	85%	18%

Tabel 2: bezit vervoersmiddelen (gemeentemonitor, 2022)

Het gemiddeld aantal wagens per huishouden in Brecht is 1,38 wagens. Dit is vergelijkbaar met de buurgemeenten waaronder Malle met 1.24 wagens, Rijkevorsel 1.28, Wuustwezel 1.32, Brasschaat 1.26 en Schoten met 1.21 wagens per huishouden. Het gemiddelde voor het Vlaamse gewest in 2022 lag op 1.14 personenwagens per huishouden.

3.3.2. VERPLAATSINGEN IN DE VRIJE TIJD

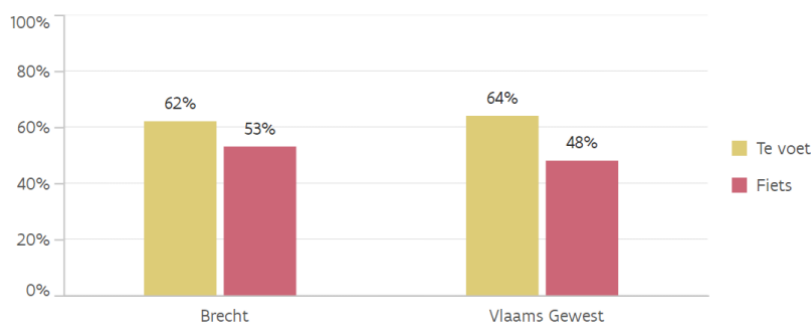
Voor verplaatsingen in de vrije tijd wordt vaak de auto gebruikt, veel meer dan het gemiddelde van het Vlaams Gewest. Ook het fietsgebruik ligt een fractie hoger dan het Vlaams Gewest. Verplaatsingen te voet worden minder gemaakt bij de recreatieve verplaatsingen.

¹ Disclaimer: de cijfers uit de gemeentemonitor zijn gebaseerd op enquêtes. Deze zijn niet voor alle gemeentes even nauwkeurig en representatief. De cijfers rond vervoersmiddelenbezit, modal split geven een indicatie en zijn geenszins exact.

Indicator	Brecht	Vlaams Gewest
Wagenpark		
Personenwagens naar brandstoftype		
- benzine	54,1%	51,0%
- diesel	38,0%	39,6%
- elektriciteit of hybride	7,3%	8,5%
Milieuvriendelijkheid van wagenpark naar CO ₂ -uitstoot		
- < 95 g/km	2,7%	2,7%
- > 184 g/km	10,4%	9,7%
Milieuvriendelijkheid van wagenpark naar ecoscore		
- < 51	8,7%	9,1%
- > 70	28,2%	28,3%
Vervoersmiddelenbezit		
Vervoersmiddelenbezit		
- auto/bestelwagen	96%	93%
- fiets	89%	85%
- abonnement openbaar vervoer	28%	29%
Verplaatsingen		
Verplaatsingen in vrije tijd		
- auto (als bestuurder)	75%	66%
- fiets	54%	50%
- te voet	49%	57%

Algemeen verplaatst 62% van de inwoners van Brecht zich minstens wekelijks te voet, t.o.v. 64% in het Vlaams Gewest. In Brecht gebruikt 64% van de inwoners minstens wekelijks de fiets, veel meer dan in het gemiddeld Vlaams Gewest (48%).

Inwoners die zich minstens wekelijks te voet of met de fiets verplaatsen, 2020, in procenten



Figuur 25: Inwoners die zich minstens wekelijks te voet of met de fiets verplaatsen (bron: gemeentemonitor, 2022)

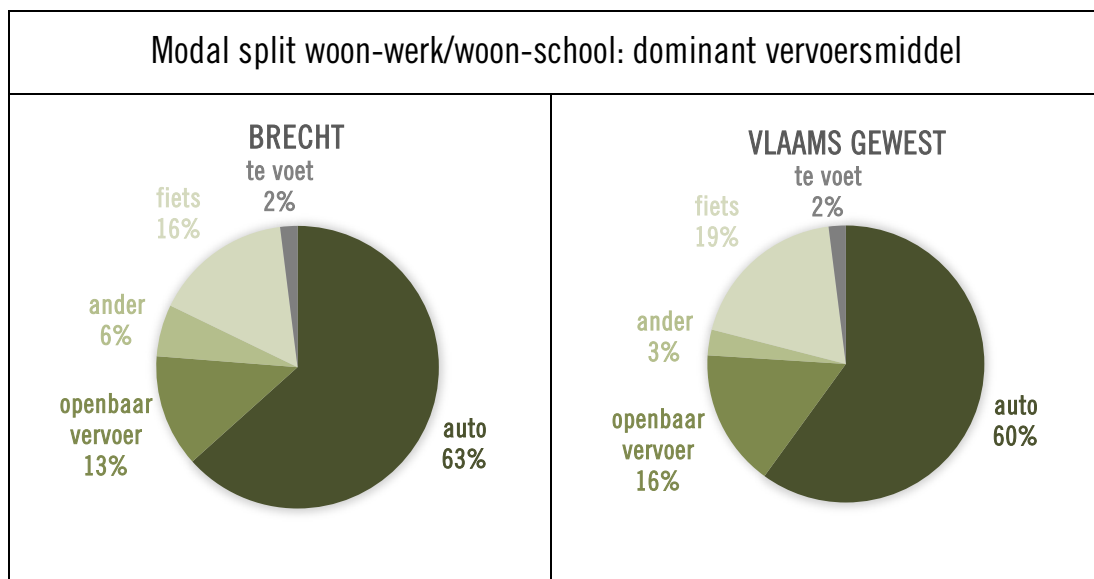
3.3.3. PENDELGEGEVENS: WOON-WERK VERKEER

Modal split

De gemeentemonitor² heeft door middel van een enquête de modale verdeling naar dominant vervoersmiddel voor woon-werk en woon-school verplaatsingen onderzocht. Hieruit blijkt dat de gemeente Brecht een iets hoger autogebruik heeft dan het Vlaams Gewest namelijk 63% t.o.v. 60%. Het openbaar vervoer wordt minder gebruikt voor voor verplaatsingen (aandeel 13% t.o.v. 16%), net zoals het de fiets ook meer aan de kant laat staan (aandeel 16% t.o.v. 19%). Het aandeel mensen dat te voet gaat is gelijk tussen Brecht en het

² Disclaimer: de cijfers uit de gemeentemonitor zijn gebaseerd op enquêtes. Deze zijn niet voor alle gemeentes even nauwkeurig en representatief. De cijfers rond vervoersmiddelenbezit, modal split geven een indicatie en zijn geenszins exact.

Vlaams Gewest namelijk 2%. Ten slotte wordt er nog 6% andere vervoersmiddelen gebruikt in Brecht t.o.v. 3% in het Vlaams Gewest.



Figuur 26: Modal split woon-werk, woon-school voor Brecht en Vlaams Gewest naar dominant vervoersmiddel, cijfers 2020 (gemeentemonitor, 2022)

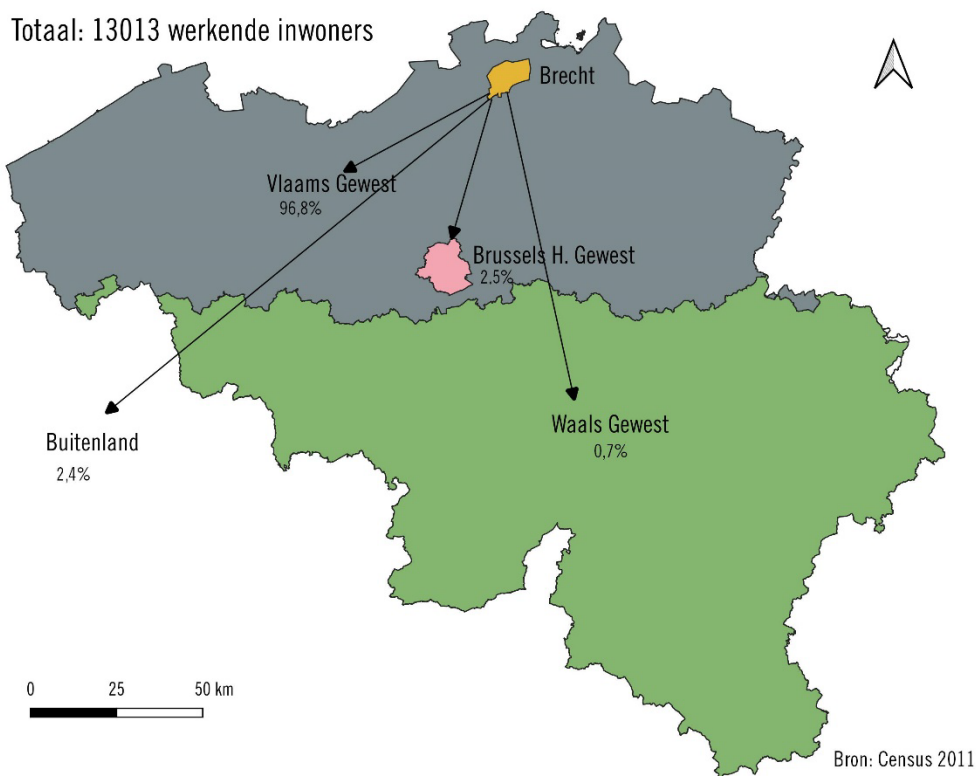
Bestemmingen woon-werk verkeer

Om meer inzage te krijgen in de bestemmingen van het woon-werk verkeer wordt informatie uit de Census³ (2011) genomen. Het aandeel van de werkende bevolking van Brecht die werkt in de verschillende gewesten, provincies en gemeenten wordt in tabelvorm en kaartvorm hieronder weergegeven. Hieruit blijkt dat de totale werkende bevolking van Brecht in 2011 bestond uit 13.013 werkenden. Hiervan werkte er 96,8% in het Vlaams-Gewest, waarvan het grootste deel in de provincie Antwerpen (89,1%). In totaal werkt 26,2% van de werkende in de eigen gemeente.

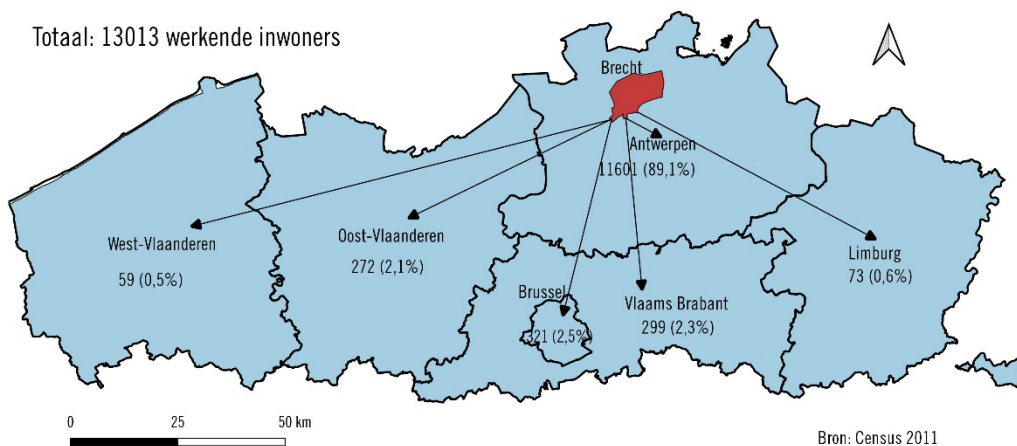
Tewerkstelling Gewest	Aantal (tot=13013)
België	12714 (97,7%)
Vlaams Gewest	12304 (96,8%)
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	321 (2,5%)
Waals Gewest	89 (<1%)
Buitenland	299 (2,4%)
Tewerkstelling Provincies	Aantal (tot=13013)
Antwerpen	11601 (89,1%)
Vlaams-Brabant	299 (2,3%)
Oost-Vlaanderen	272 (2,1%)
Limburg	73 (<1%)
West-Vlaanderen	59 (<1%)

³ Een census is een tienjaarlijkse volksbevraging en statistische doorlichting en is representatief. De laatste census met mobiliteitsgegevens dateert echter reeds van 2011

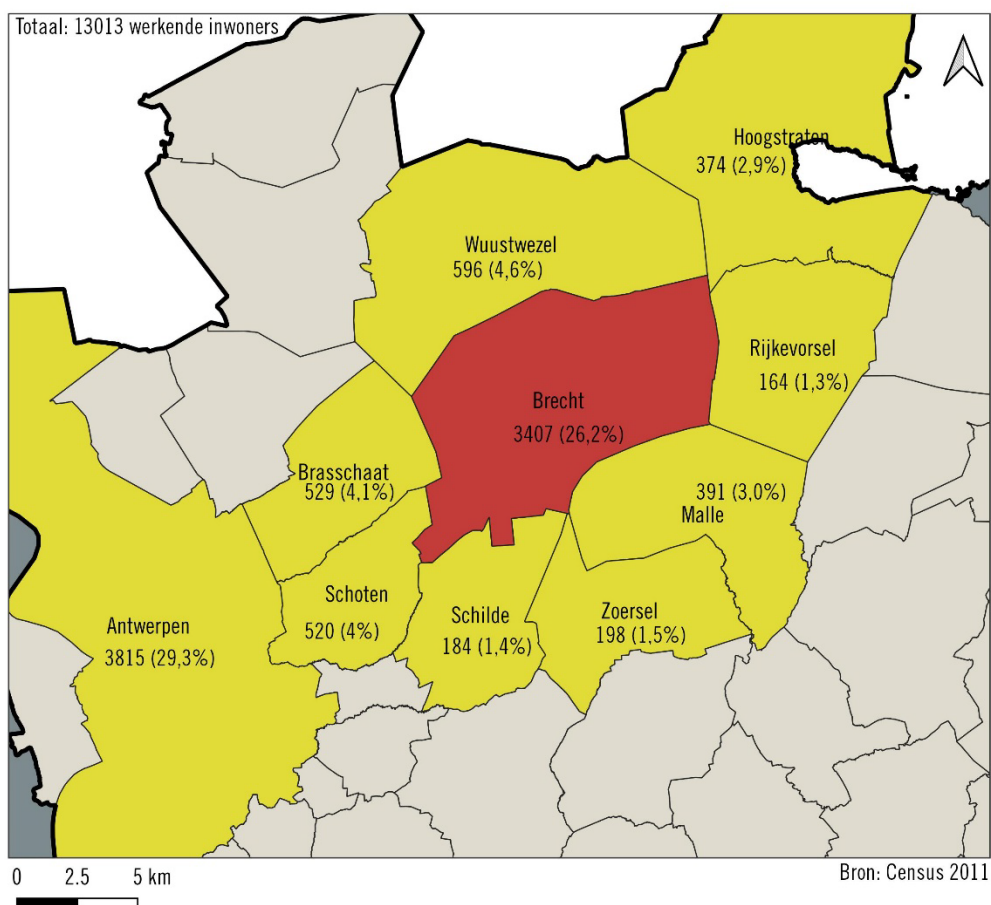
Tewerkstelling Gemeenten	Aantal (tot=13013)
Brecht	3407 (26,2%)
Randgemeenten	
Wuustwezel	596 (4,6%)
Brasschaat	529 (4,1%)
Schoten	520 (4,0%)
Malle	391 (3,0%)
Hoogstraten	374 (2,9%)
Zoersel	198 (1,5%)
Schilde	184 (1,4%)
Rijkevorsel	164 (2,9%)
Grote omliggende kernen	
Antwerpen	3815 (29,3%)



Figuur 27: Woon-werkverkeer tussen Brecht en de gewesten (bron: census, 2011)



Figuur 28: Woon-werkverkeer tussen Brecht en de verschillende provincies (bron: Census, 2011)



Figuur 29: Woon-werkverkeer Brecht en buurgemeenten (bron data: Census 2011)

3.3.4. PENDELGEGEVENS WOON-SCHOOLVERKEER (DEPARTEMENT ONDERWIJS VLAAMSE OVERHEID, PROVINCIE IN CIJFERS, SCHOOLJAAR 2020-2021)

Vanuit Brecht gaan dagelijks 1113 kleuters, 1830 lagere school leerlingen en 1947 middelbare schoolleerlingen naar school.

KLEUTERS

83,3% van de Brechtse kleuters gaat in de eigen gemeente naar school, 6,5% gaat naar Brasschaat en de rest naar de overige rondomliggende gemeenten en Antwerpen.

LEERLINGEN LAGERE SCHOOL

76,1% van de leerlingen lagere school gaat in de eigen gemeente naar school. Daarnaast gaat 6,6% van de leerlingen naar Brasschaat en 6,2% naar Schoten. De andere gemeenten hebben een aandeel van <3%.

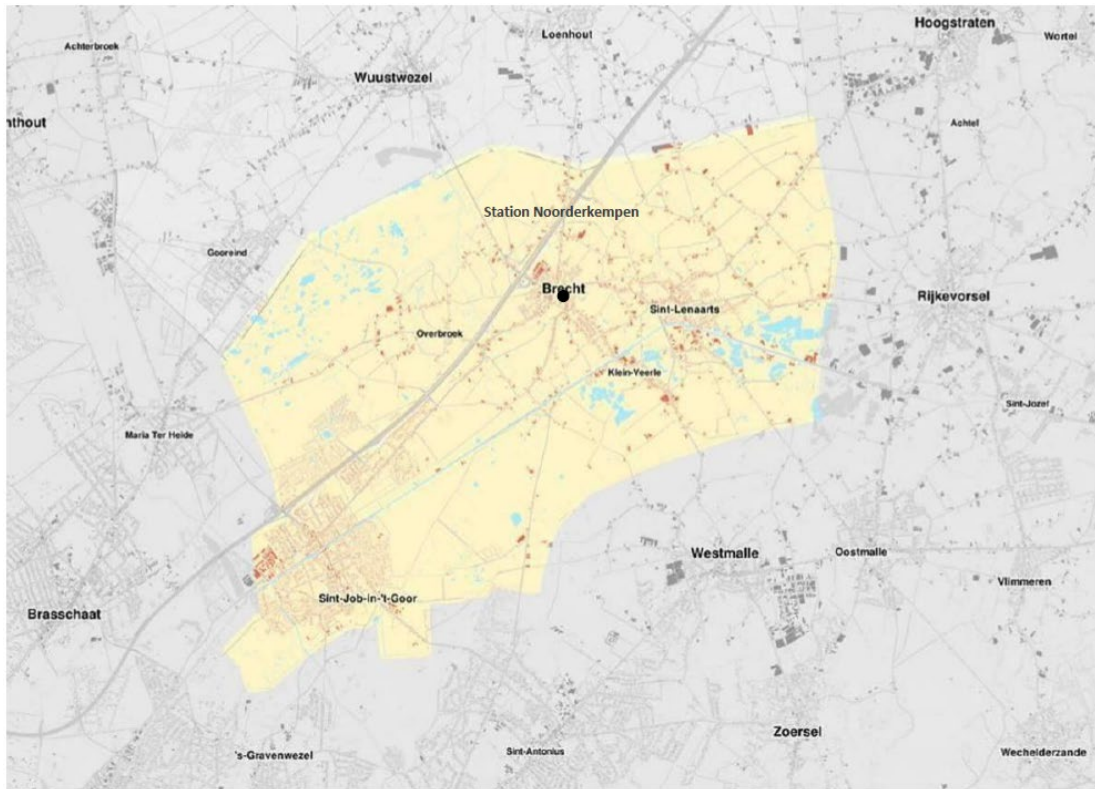
LEERLINGEN MIDDELBARE SCHOOL

Afgezien van een school buitengewoon onderwijs aan de Bethaniëlei in Sint-Job is er geen middelbare school in Brecht. Slechts 2,8% van de Brechtse secundaire leerlingen gaat in Brecht naar school. De grootste attractiepolen zijn: Hoogstraten (25,9%), Malle (23,3%), Brasschaat (15,8%) en Schoten (8,7%). Ca. 5% van de leerlingen gaat in Antwerpen naar school.

3.4. RUIMTELIJKE STRUCTUUR

3.4.1. SITUERING

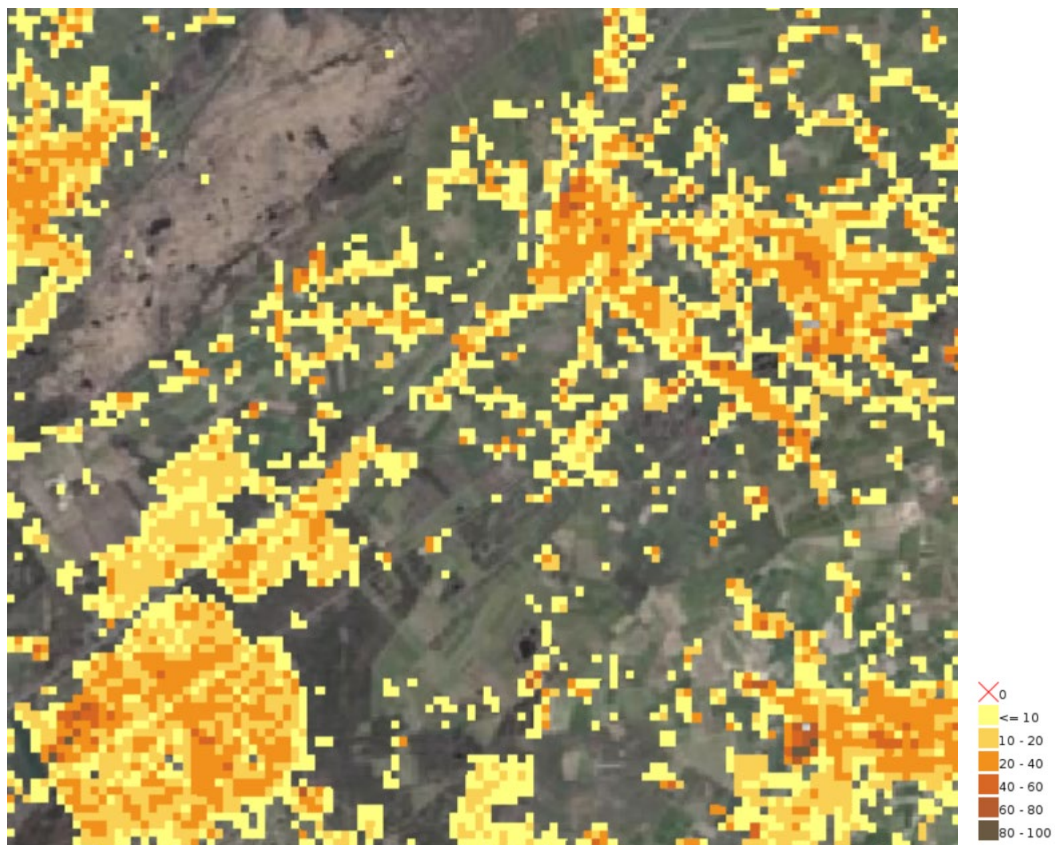
De gemeente Brecht bestaat uit drie grotere bebouwingskernen, namelijk Brecht, Sint-Lenaarts en Sint-Job-in-'t Goor. Deze zijn qua inwonersaantal ook ongeveer even groot. Daarnaast zijn er nog verschillende gehuchten zoals Klein-Veerle en Overbroek.



Figuur 30: Situering kernen Brecht (geopunt)

3.4.2. BEBOUWINGSDICHTHEID

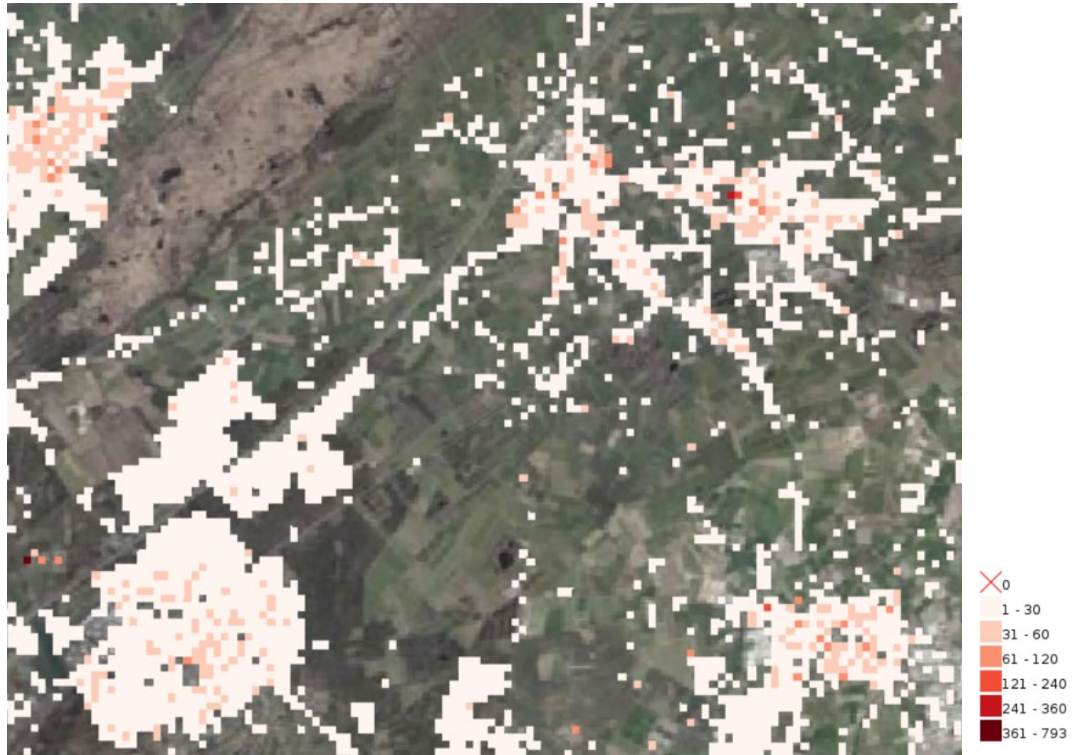
De bebouwingdichtheid toont Sint-Job-in-'t Goor in het zuidwesten en de geclusterde kernen van Brecht en Sint-Lenaarts in het noorden-noordoosten van de gemeente. Langsheen de steenweg N115 breidt de kern zich uit richting Brecht. Tussen de kernen in liggen er heel wat versnipperde bebouwingszones.



Figuur 31: Bebouwingsdichtheid (2019, Geopunt)

3.4.1. BEWONERSDICHTHEID

De duidelijke bebouwingsdichtheid in de kernen vertaalt zich niet zozeer in een hoge inwonersdichtheid. Hoewel de kernen nog steeds duidelijk te onderscheiden zijn van het gebied tussen de kernen, licht de inwonersdichtheid nog eerder laag. Dit wijst op (vrijstaande) huizen en een laag aandeel appartementen/hoogbouw.



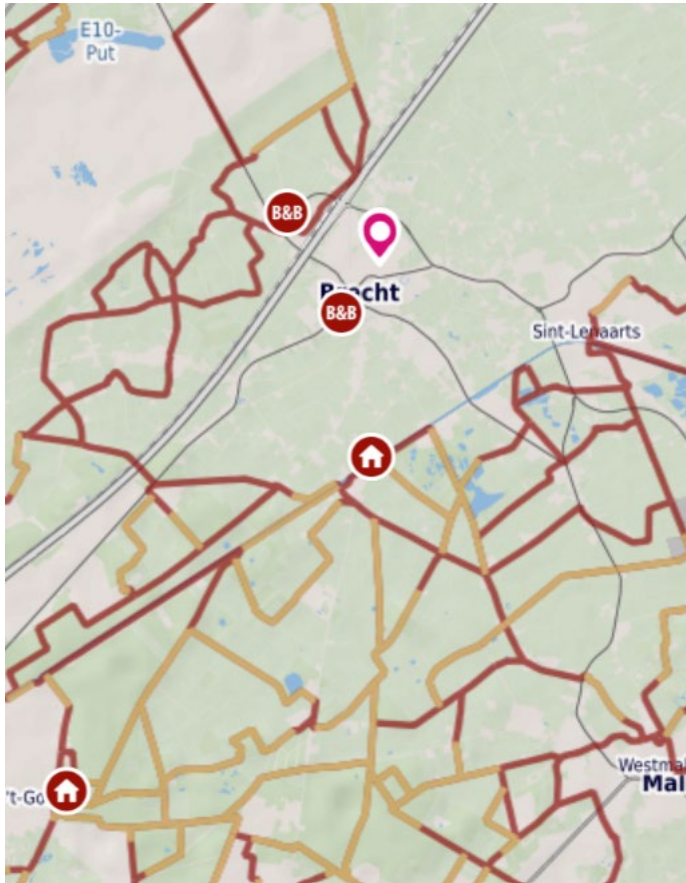
Figuur 32: Inwonersdichtheid (Geopunt)

3.5. VERKEERSSTRUCTUUR

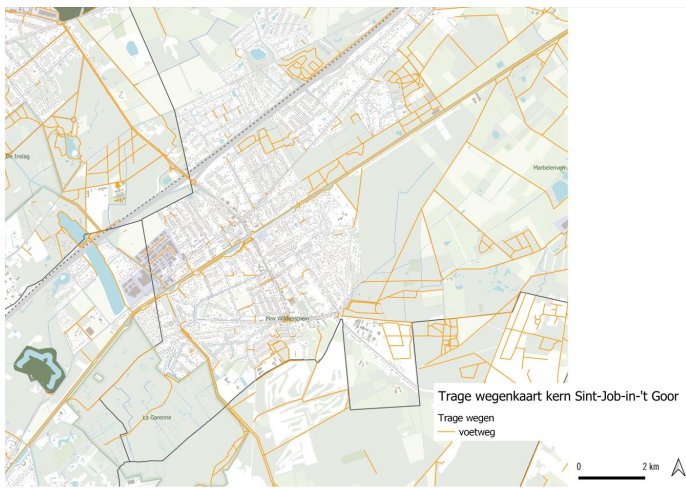
3.5.1. VOETGANGERS

NETWERK

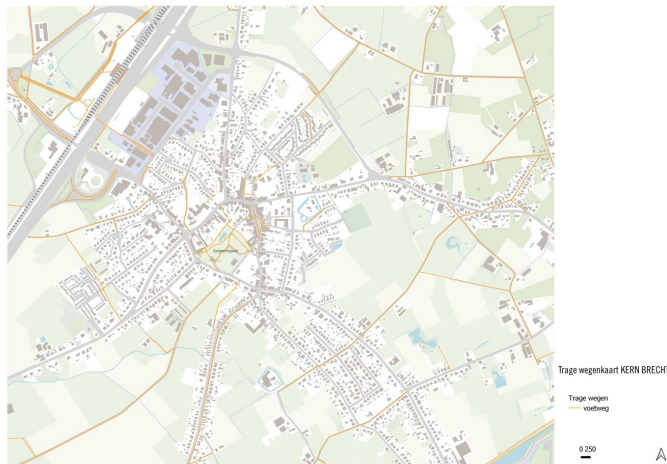
Er zijn geen trage wegen geïnventariseerd voor Brecht. Verschillende voetwegen die in de gemeente aanwezig zijn, zijn opgenomen in het wandelknooppuntennetwerk.



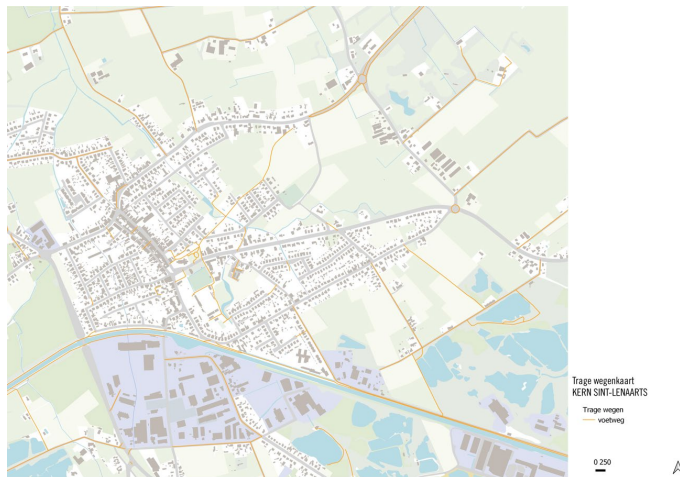
Figuur 33: Recreatief wandelknooppuntennetwerk (wandelknooppunten.be)



Kaart 4: Trage doorsteken voor wandelaars en fietsers deelkern Sint-Job-in-'t Goor



Kaart 5: Trage doorsteken voor wandelaars en fietsers deelkern Brecht

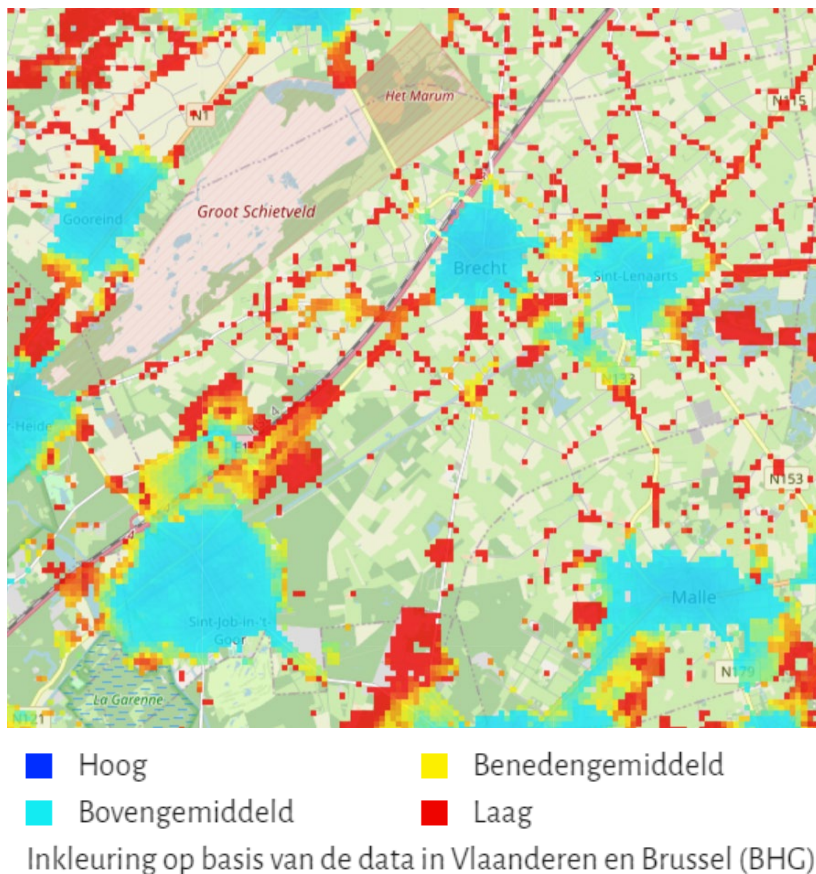


Kaart 6: Trage doorsteken voor wandelaars en fietsers deelkern Sint-Lenaarts

INFRASTRUCTUUR

Voetpaden zijn van groot belang (breedte en goed beloopbare ondergrond) voor wandelverplaatsingen in de centrumkernen. Over het algemeen zijn de voetpaden in de kernen en kernwinkelassen van een degelijke kwaliteit.

De walkability score (VITO) geeft aan hoe wandelvriendelijk een plaats of wijk is, gebaseerd op de woondichtheid, de functiemix en de stratenconnectiviteit. Het zegt evenwel niets over de kwaliteit van de voetpaden. De centrumkernen van de gemeente Brecht scoren bovengemiddeld in vergelijking met de rest van Vlaanderen en Brussel (de score is relatief en wordt berekend t.o.v. de gemiddelde score in Vlaanderen en Brussel). Hoe verder van de kernen, hoe slechter de score. Ook de omgeving van de steenwegen is vaak minder aangepast aan de voetganger.



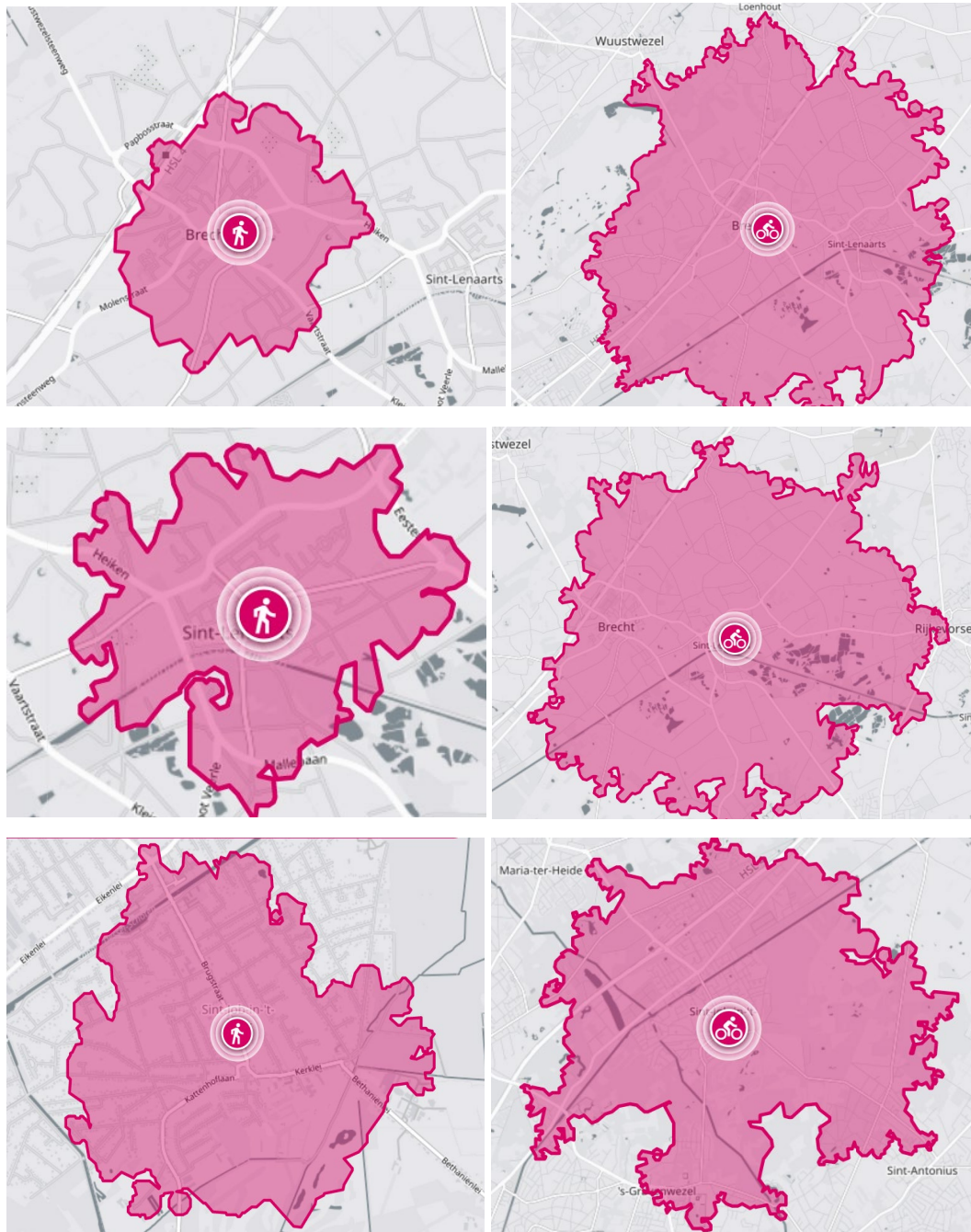
Figuur 34: Walkability score (bron: VITO)

GEBRUIK

Onderstaande kaarten tonen isochrone kaarten voor locaties in de verschillende deekernen van Brecht. Vanuit de Gemeenteplaats kan men binnen 20 minuten wandelen het station Noorderkempen bereiken. Op 20 minuten fietsafstand komt men tot elke locatie van de kern Sint-Lenaarts en kan men Wuustwezel bereiken.

Vanuit de Sint-Leonarduskerk in Sint-Lenaarts kan men binnen 20 minuten wandelafstand alle locaties binnen de kern bereiken. Met de fiets kan men elke locatie in de centrumkern van Brecht bereiken, alsook het centrum van Rijkevorsel.

Sint-Job-in-'t Goor is uitgestrekter. De gehele kern is bereikbaar binnen een fietstijd van 20 minuten.

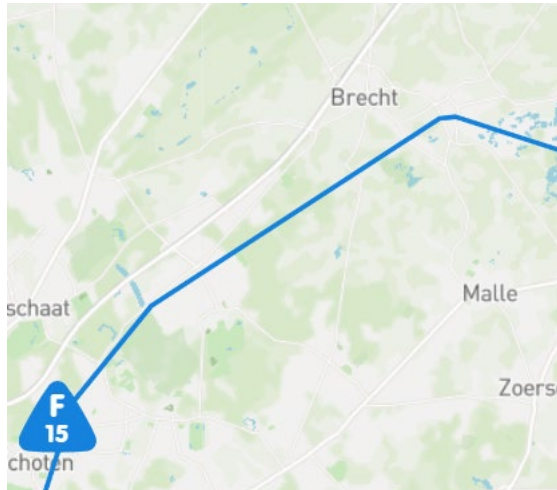


Figuur 35: Isochronenkaart afstand dat men kan afleggen binnen 20 minuten wandelen (fig. links) en 20 minuten fietsen (rechts)(travelttime)

3.5.2. FIETSERS

NETWERK

De fietssnelweg F15 (Antwerpen-Turnhout) loopt in Brecht langs het kanaal Dessel-Schoten en is bijna volledig autoluw.



Figuur 36: Overzicht fietssnelweg F15 (Antwerpen-Turnhout)

Fietssnelwegen

F15: Kanaal Dessel-Schoten

Functionele fietsroutes vallen grotendeels samen met de secundaire en lokale verbindingswegen voor autoverkeer, omdat dit doorgaans de kortste verbindingen zijn tussen de belangrijkste bestemmingen. De ligging van de bovenlokale functionele fietsroutes op onderstaande kaart zijn beslist beleid.

- Eikenlei, Schotensteenweg, Molenstraat, Gasthuisstraat
- Beukenlei, Brugstraat, Kerklei, Bethaniëlei
- Brasschaatbaan, Sint Willebrordusstraat, Kapelstraat
- Bethovenstraat, Wuustwezelsteenweg
- Hofstraat, Veldstraat
- Lessiusstraat, Heiken, Mallebaan, Oostmalsebaan
- Dorpsstraat, Hoogstraatsebaan
- Kerkstraat, Bevrijdingsstraat

Alternatieve functionele routes

De alternatieve functionele routes liggen meestal parallel aan de functionele fietsroutes langs minder drukke trajecten.

Lokale verbindingen

Verbindende link

De verbindende links hebben de belangrijkste taak in het lokaal fietsnetwerk. De verbindende links moeten zorgen voor directe verbindingen tussen belangrijke bestemmingspunten binnen de gemeente zoals scholen, winkels, bedrijventerreinen, recreatiepolen... De verbindende links vallen grotendeels samen met de bovenlokale functionele fietsroutes. Bijkomend kan nog worden geselecteerd:

- Venusstraat, Vaartstraat, Klein Veerle, Groot Veerle

Ontsluitende links

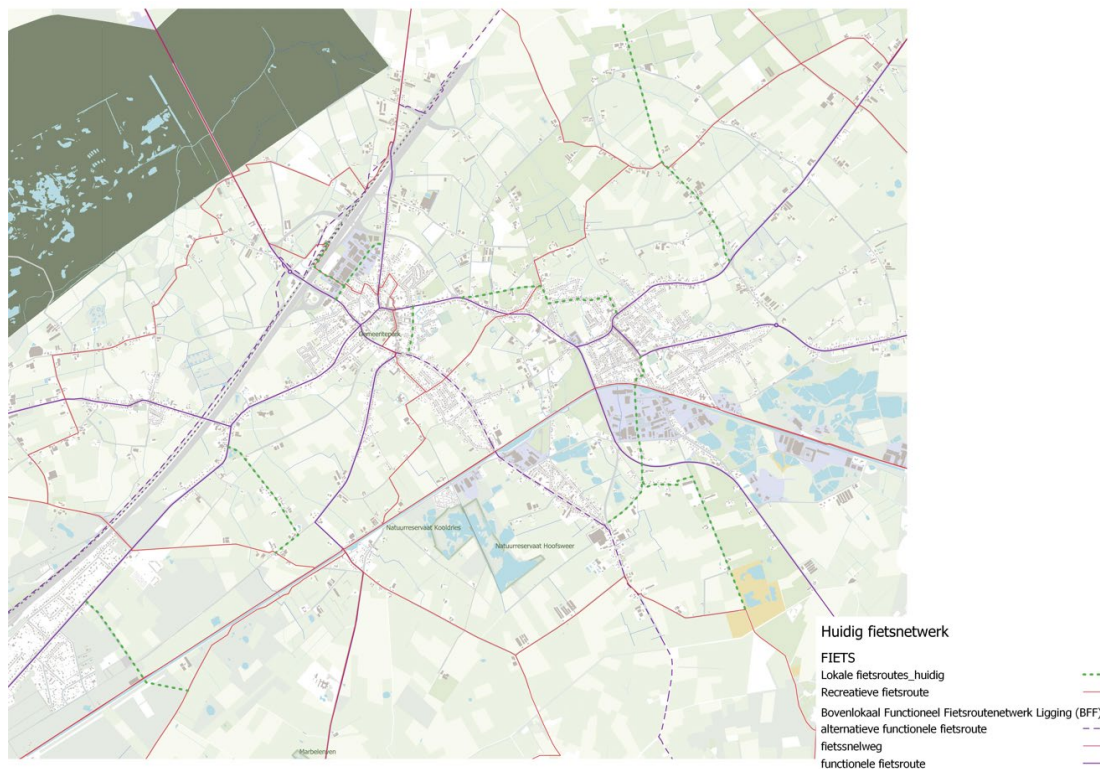
De ontsluitende links ontsluiten specifieke gebieden (woonwijken, recreatiegebieden, bedrijventerreinen...) naar het verbindend, functioneel en/of non-stop hoofdnetwerk.

- Mieksebaan
- Andrélaan
- Antitankkanaal
- Zandstraat, Kattenhoflaan
- omleidingsweg Brecht
- Dorpsstraat, Oostmalsebaan, Kraaienhorst

Aanvullend recreatief

Dit zijn verbindingen die in minder mate worden gebruikt voor de woon-werk, woon-school of woonwinkel verplaatsingen, maar wel een belangrijke rol vervullen in het recreatief netwerk.

- Tilburgbaan, Abdijlaan



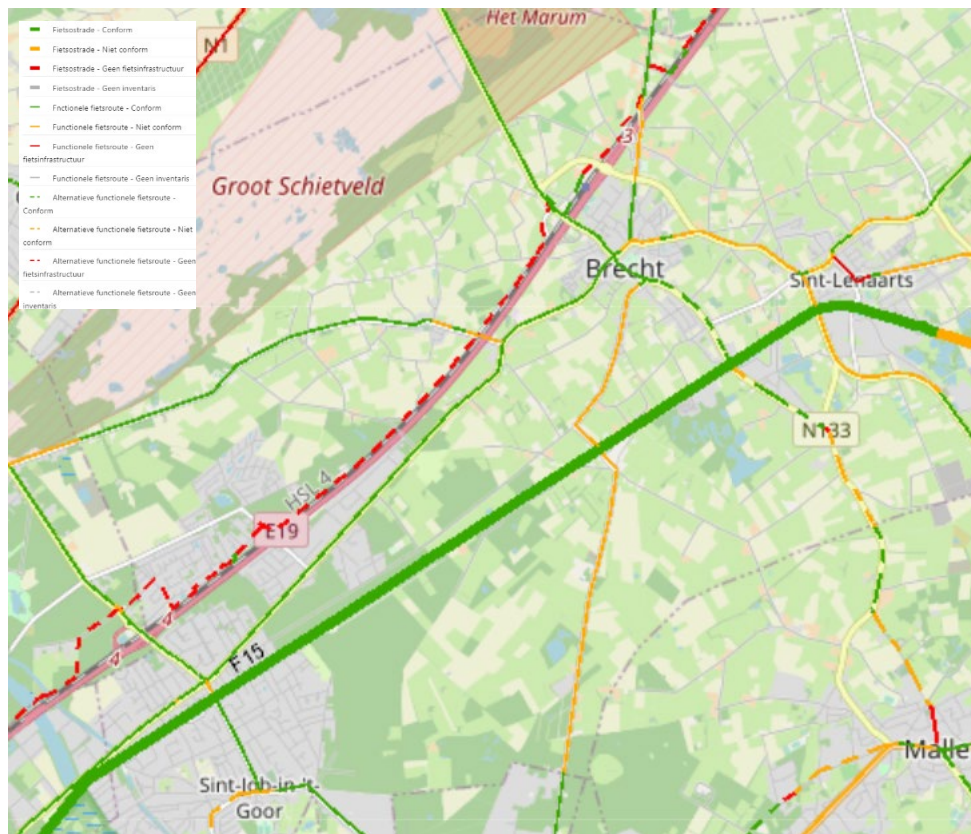
Kaart 7: Bovenlokaal functioneel, lokaal functioneel en recreatief fietsnetwerk

CONFORMITEIT BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSNET (PROVINCIE ANTWERPEN)

Op de meeste bovenlokale fietsassen van Brecht ligt er infrastructuur. De missing links zijn Sint-Lenaarts Dorpsstraat en de Mieksebaan. Op de Mieksebaan zijn er in het verleden al afwegingen gemaakt tot omvorming tot een fietssnelweg.

Belangrijke fietsassen die nog conforme infrastructuur missen: Eyndovensteenweg-Abdijlaan, delen van de Mallebaan, delen van Heiken-Lessiusstraat, delen van Groot-Veerle en de Kerkstraat.

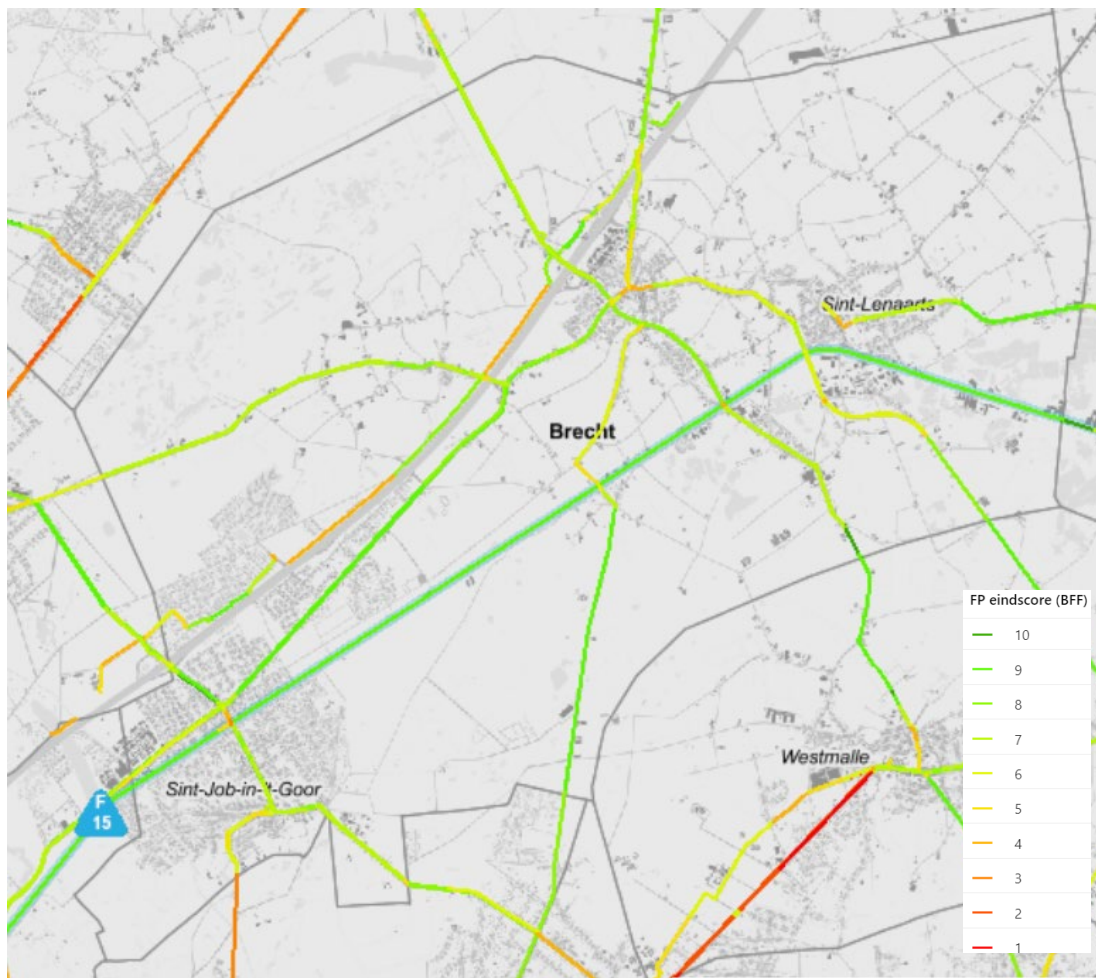
De fietssnelweg wordt als conform aangegeven volgens het fietsvademeccum, maar is daarom niet aangepast aan speedpedelecs.



Figuur 37: Overzicht bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (Geoloket Provincie Antwerpen)

FIETSBAROMETER

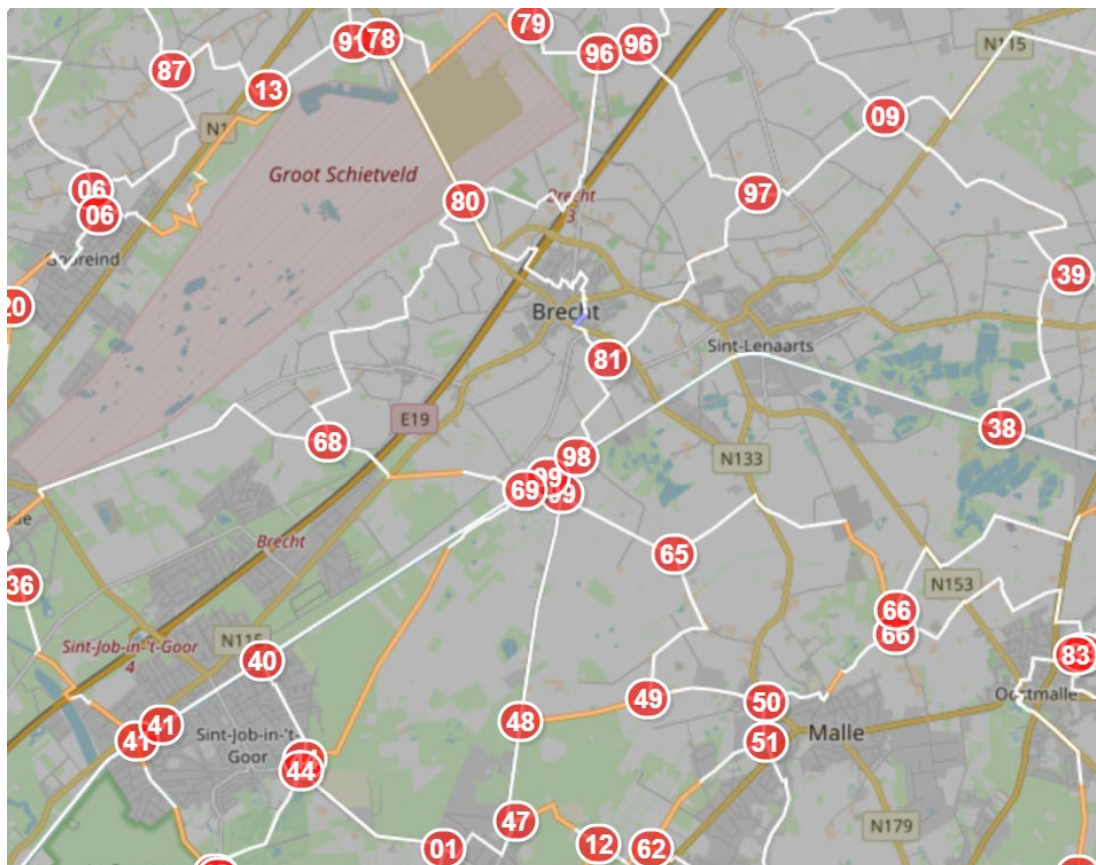
De provinciale Fietsbarometer onderzoekt het trilcomfort, breedte, schrikstrook en kruisingen van de bovenlokale fietsroutes, fietssnelwegen en enkele straten met gemengd verkeer. Het geeft een andere kijk op conformiteit van fietspaden. De bovenlokale fietspaden en fietssnelweg in Brecht krijgen over het algemeen een goede tot zeer goede eindscore. Hoogstraten, Rijkevorsel en Brecht komen het beste uit de fietsbarometer van de provincie Antwerpen. De fietsstrade F15 langs het kanaal Dessel-Schoten levert een aanzienlijke bijdrage aan die score. De metingen werden meestal gedaan in de jaren 2015-2016, wat doet vermoeden dat enkele punten inmiddels al zijn verbeterd.



Figuur 38: Kwaliteit fietsinfrastructuur Brecht (bron: fietsbarometer provincie Antwerpen, fietsbarometer.provincieantwerpen.be/geoloketten/?viewer=fietsbarometer)

RECREATIEF FIETSNET

Er zijn ook verscheidene recreatieve fietsroutes die deel uitmaken van het fietsknooppuntennetwerk Vlaanderen. De recreatieve fietspaden op grondgebied Brecht zijn voor het grootste deel verhard, op enkele kleinere wegen rond Sint-Job-in-'t Goor na (bijv. De Vraagstraat, Antitankgracht, deel van de Lochtsebaan...). De Mudaeusstraat is een kasseistrook binnen het recreatieve netwerk. De Mudaeusstraat wordt op termijn omgevormd tot wandel- en fietsboulevard na oplevering van het nieuwe gemeentehuis.



Figuur 39: Recreatief fietsknooppuntennetwerk (fietsnet.be)

FIETSSTRATEN EN SCHOOLSTRATEN

Brecht centrum

Brecht centrum heeft fietsstraten op het Schoolplein, de Schoolstraat, Museumstraat en H. Schoofsstraat. Er ligt een schoolstraat op het schoolplein, geldig elke woensdag van 07:45-08:45 uur en van 12.00-13.00. Deze school zal op korte termijn verhuizen naar de Van Pulstraat.



Figuur 40: Schoolstraten en fietsstraten Brecht centrum

Sint-Job in-'t Goor centrum

Sint-Job heeft fietsstraten gelegen op de Toekomstlaan, Kapelweg, Alfons De Clerckstraat, E. Cavelllaan en de Rode Kruislaan. Er zijn schoolstraten van kracht op de Toekomstlaan en de Rode Kruislaan. Schoolstraat Rode Kruislaan: De schoolstraat wordt ingesteld elke schooldag van 14:45-15:45 (maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag) en van 11:35-12:35 (woensdag).

Schoolstraat Toekomstlaan: De schoolstraat wordt ingesteld elke schooldag van 8:15-8:45 en van 15:20-15:50 (op woensdag van 8:15-8:45 en van 11:45-12:15).



Figuur 41: Schoolstraten en fietsstraten Sint-Job-in-'t Goor centrum

Sint-Lenaarts centrum

In het centrum van Sint-Lenaarts ligt een fietsstraat op de Leopoldstraat.



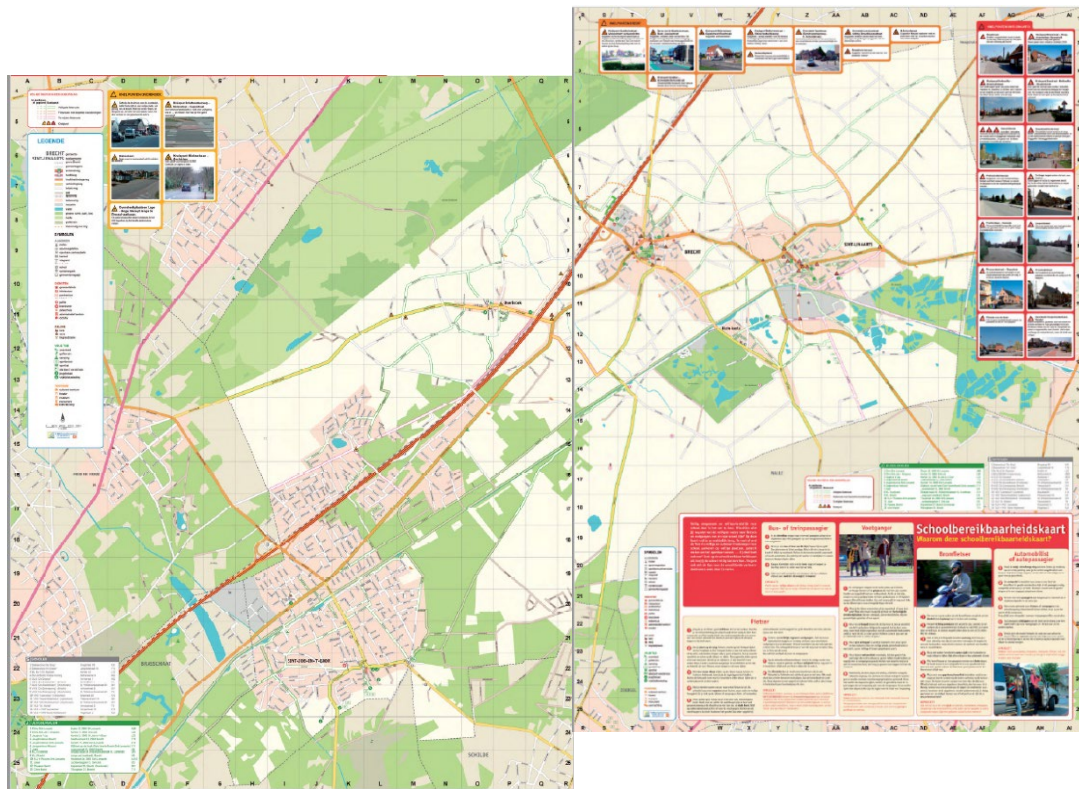
Figuur 42: Schoolstraten en fietsstraten Sint-Lenaarts centrum

SCHOOLFIETSRUTEKAART (2007)

De schoolfietsroutekaarten dateren reeds van het jaar 2007, maar bevat nog steeds relevante informatie over de kwaliteit van de schoolroutes, de knelpunten en de te mijden routes. Het geeft een inzicht van de verplaatsingsroutes van de schoolgaande jeugd.

Onder meer de centrumdoortocht van Brecht, Dorpsstraat Sint-Lenaarts en de Andrélaan-Mieksebaan in Sint-Job-in-'t Goor worden aangeduid als de te mijden routes.

In Sint-Job-in-'t Goor worden ook alternatieve routes zichtbaar voor de druk bereden Brugstraat.



Figuur 43: Schoolfietsroutekaart Sint-Job-in-'t Goor (fig. links) en Brecht - Sint-Lenaarts (fig. rechts)

FIETSENSTALLINGEN

Er bevinden zich verspreid over de gemeente (overdekte)fietsenstallingen nabij busknooppunten, station Noorderkempen en andere belangrijke gemeentelijke attractiepolen. Station Noorderkempen heeft een overdekte fietsenstalling van 560 plaatsen met afsluitbaar deel voor het stallen van elektrische fietsen en plaatsen voor bakfietsen. Op de meeste andere locaties zijn de fietsenstallingen niet aangepast aan de dagelijkse realiteit van buitenmaatse fietsen, (e-)steps, elektrische fietsen (en andere). Er is een publiek oplaadpunt voor elektrische fietsen aanwezig op camping 'De Groene Linden' en een laadpaal bij de vakantiewoningen Loeyakkershof.

3.5.3. OPENBAAR VERVOER

HUIDIG NETWERK

Brecht heeft op haar grondgebied station "Noorderkempen", gelegen aan de hogesnelheidslijn Amsterdam-Schiphol-Antwerpen.

Noorderkempen is een duidelijk knooppunt van het openbaar vervoer, naast de bushalte Biest in Brecht, halte Kerk in Sint-Lenaarts en halte Kruispunt in Sint-Job-in-'t Goor. De openbaar vervoerslijnen volgen grotendeels de steenwegen.

Antwerpen en in mindere mate Hoogstraten, Malle en Brasschaat zijn de omliggende grotere attractiepolen.



Figuur 44: Huidige netplannen bus & trein in de deelen van Brecht (bron: De Lijn)

NIEUWE NETWERK BASISBEREIKBAARHEID (VERVOERREGIO)

Vanaf januari 2023 treedt het decreet Basisbereikbaarheid gefaseerd in werking, en zal het openbaar vervoer (OV)-netwerk hertekend worden. Het voorliggende OV-plan is nog niet definitief goedgekeurd in de vervoerregio raad Antwerpen.

Het nieuwe decreet Basisbereikbaarheid heeft een vraaggerichte insteek. Hoe groter de vervoersstroom, hoe meer exploitatiemiddelen ingezet worden om deze vervoersstroom kwaliteitsvol te kunnen faciliteren.

Hierdoor worden de beschikbare exploitatiemiddelen minder gelijkmatig verspreid over de gebieden, maar gericht ingezet waar de vervoersstromen het grootst zijn.

Belangrijkste verschillen ten opzichte van het oude decreet Basismobiliteit zijn:

- Vraaggericht netwerk
- Gelaagd netwerk (trein – kernnet – aanvullend net – vervoer op maat)
- Bestuurd door Vervoerregio raad / team MOW

Het OV-netwerk bestaat uit 4 lagen die niet onderling concurreren, maar elkaar aanvullen door goede onderlinge verknoping. Dat betekent dat er op sommige plaatsen meer overgestapt zal moeten worden. Voor een overstap van lijn op lijn is een afstemming van de dienstregeling van het aanvullend net op het kernnet essentieel. Kwaliteitsvolle overstappen moeten daarnaast gestimuleerd worden door een kwaliteitsimpuls te geven aan de halteuitrusting (schuilhuisjes, toegankelijkheid en fietsenstalling).

Dragende maatregelen:

- stelselmatig uitrusten van haltes;
- doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer
- wandel- en fietsroutes naar de haltes veiliger en comfortabeler maken (zie ook Fietsroutenetwerk).

Kernnet

Het kernnet faciliteert de vervoerstromen met hoog vervoerspotentieel, die nog niet opgevangen zijn door het treinnet.

In meer landelijke gebieden zijn dit de buslijnen die kernen met hoog vervoerspotentieel met elkaar verbinden over vaak grotere afstanden. Deze regionale kernnetlijnen vervangen als het ware de ontbrekende treinverbindingen in het gebied.

Aanvullend net

Het Aanvullend Net (AN) komt hiërarchisch onder het Kernnet. AN-lijnen vangen dus de vervoersvragen op die niet door trein of Kernnet bediend worden. Het potentieel van deze lijnen is standaard lager dan dat van kernnetlijnen.

Aanvullend worden ook functionele lijnen voorzien. Dit zijn lijnen die slechts enkele keren per dag rijden, veelal in functie van woon-schoolverplaatsingen.

Vervoer op maat

Het Vervoer-op-Maat (VoM) is de onderste laag van het vervoersnetwerk en complementair van de hogere hiërarchische netten.

Doelen van het VoM zijn veelzijdig:

1. Opvangen van vervoerstromen die niet bediend zijn door trein, Kernnet of Aanvullend Net.
2. Aanbieden van 'last-Mile' oplossingen voor attractiepolen die zich buiten wandelafstand van de OV-haltes bevinden.
3. Aanbieden van doelgroepenvervoer (mindervaliden, senioren, ..)

Zo veelzijdig als de doelen zijn, zo veelzijdig zijn ook de fysische vormen van het VoM.

- Taxi
- Belbus
- VAN-pooling
- Deelfietsen (bvb BlueBike, VELO, bedrijfsfietsen, ...)
- Deelwagens (Cambio, Partago, Dégage, ...)
- Rolstoelvervoer (Rolmobiel, ...)
- Lokale ontsluiting (Bornembus, Buurtbus Brasschaat, Buurtbus Zandhoven-Zoersel-Malle, ...)
- ...

Het Vervoer op Maat wordt verder uitgewerkt in de schoot van de vervoerregio.



Figuur 45: Toekomstige netplannen bus & trein basisbereikbaarheid (De Lijn)

HUIDIGE DIENSTREGELING

Trein

Vanuit Noorderkempen rijden er in de huidige situatie rechtstreekse treinen naar Antwerpen-Centraal, Amsterdam en Brussel-Zuid. De eerste treinen vertrekken al om 6 uur richting Antwerpen-Centraal, vanaf 7 uur naar Amsterdam en vanaf 8 uur naar Brussel-Zuid. De laatste trein van de dag vertrekt dan weer om 22 uur naar Amsterdam en om 23 uur naar Brussel-Zuid.

De treinen naar Amsterdam en Brussel-Zuid rijden 1 keer per uur. Daarnaast is er één keer per dag een bijkomende rechtstreekse trein naar Brussels-Airport Zaventem (omstreeks 7 uur). Tijdens de piekuren rijden er extra piekurtreinen (P-treinen) naar Antwerpen-Centraal.

Station Noorderkempen	Frequentie	Amplitude
ICT: Amsterdam – Schiphol – Noorderkempen – Antwerpen – Brussels Airport – Brussel zuid	1/u/richting	06:00-23:00
P: Noorderkempen - Antwerpen	2-3/spitsuur/richting	Ochtendspits en avondspits

Tabel 3: Dienstregeling station Noorderkempen (bron: NMBS)

Op een gemiddelde weekdag namen in 2019 1.237 mensen de trein in station Noorderkempen, op een zaterdag zijn dat er 605, op een zondag 481. In 2020 werd de studie herdaan (enkel 3-11 oktober, dus eerder momentopname tijdens coronagevoelige tijd) en werden er op een gemiddelde weekdag slechts 550 opstappers geregistreerd (cijfers NMBS, 2019-2020). Recentere data voor het station Noorderkempen zijn niet beschikbaar.

Station Noorderkempen heeft sinds kort een betalende autoparking, grote overdekte fietsenstalling (ook voor buitenmaatse fietsen en elektrische fietsen), blue-bikes, loket, ticketautomaten, busverbinding en faciliteiten voor personen met een beperkte mobiliteit.

Het station wordt verbonden met de kern van Brecht via vrijliggende fietspaden langsheen de Oudaenstraat en de N133.

Bus

Onderstaande tabel geeft een uitgebreid overzicht van de huidige dienstregeling busvervoer (De Lijn) in Brecht.

Verschillende lijnen Gemeente Brecht + deelgemeenten (Merel, Sint-Job-in-'t-Goor & Sint-Lenaarts)	Frequentie	Amplitude
Lijn 412 – Sint-Job – Zandhoven	1/u	6u30 – 19u30
Lijn 422 – Sint-Lenaarts – Kalmthout	2/dag	7u – 17u30
Lijn 432 – Brecht – Arendonk	1/u	6u – 22u
Lijn 436 – Brecht – Loenhout	1/u	6u – 22u
Lijn 440 – Brecht – Loenhout	1/u	6u – 21u
Lijn 443 – Sint-Job – Kalmthout	2/dag	7u30 – 17u15
Lijn 446 – Oostmalle – Nieuwmoer	1/dag	7u30 – 17u
Lijn 448 – Brecht – Essen	1/dag	7u30 – 17u
Lijn 600 – Antwerpen – Dreef	1/u	6u – 1u
Lijn 601 – Sint-Job – Antwerpen	1/u	7u15 – 19u
Lijn 602 – Antwerpen – Meerle	1/u	7u – 21u
Lijn 607 – Sint-Job – Malle (scholen)	2/dag	7u30 – 16u30
Lijn 608 – Sint-Job – Hoogstraten	1/dag	7u – 17u
Lijn 620 – Antwerpen – Meer	4/dag	7u45 – 18u15
Lijn 621 – Sint-Job – Antwerpen	2/u	6u – 24u
Lijn 629 – Schoten – Malle (scholen)	3/dag	7u30 – 17u
Halte Brecht Bries		
Lijn 432, 436, 446, 448, 600, 602, 620 & 629		
Halte Duivelstraatje, Schoofsstraat, Gemeentehuis, Sint-Lenaarts Bremstraat, Kanaallaan		
Lijn 440, 446 & 608		
Halte Brecht Cambeenbos, Bareeltje, Vriendschapslaan, Schipperdreef, Solvijnslaan, Miksebaan, Sternhoven, Gasthuisstraat & Molenveld		
Lijn 600, 602, 608, 620, 629		
Halte Brecht Wemersweg, Oude Veldstraat, Sint-Lenaartsbaan		
Lijn 422, 446 & 448		
Halte Sint-Job-in-'t-Goor Sluisvijfbaan		
Lijn 600, 601, 602, 620, 621 & 629		
Halte Sint-Job-in-'t-Goor Zandgroefweg		
Lijn 412, 600, 601, 602, 607, 620, 621 & 629		
Halte Sint-Job-in-'t-Goor De Renlaan, Braakstraat, Kerkelei, Schorpioenlaan, Kristus Koning Kerkelei		
Lijn 412, 443, 601, 607, 608 & 621		
Halte Sint-Job-in-'t-Goor Kristus Koning Ringven, Huis 21		
Lijn 412 & 607		
Halte Sint-Lenaarts Laboureur, Kloosterstraat, Fruithoflaan & Vondel		
Lijn 602		

Halte Sint-Lenaarts Leeuwerk, Groenstraat, Eester, Kapelakker
Lijn 432, 600, 608, 620
Halte Sint-Lenaarts Paaltjesdreef, Groot Veerle & Kruispunt Klein Veerle,
Lijn 440, 446, 629
Halte Sint-Lenaarts Kapelleke & Brug 9
Lijn 629
Brecht Schoolstraat, Broekhovenstraat, Sint-Lenaarts Leemstraat, Molenheiken & J. Candijnlaan
Lijn 432, 442, 600, 602, 620 & 629
Sint-Lenaarts Kerk
Lijn 432, 600, 608, 620 & 629
Station Noorderkempem, Bethovenstraat
Lijn 432, 436, 440, 600 & 602
Halte Sint-Job-in-'t-Goor Lochtenbergplein
Lijn 412 & 607

Tabel 4: Dienstregeling busstations Brecht (bron: De Lijn)

NIEUWE DIENSTREGELING BASISBEREIKBAARHEID

Bus

Verdubbelde frequentie vanuit Brecht station Noorderkempem naar:

- Wuustwezel-Loenhout
- Klein-Veerle – Groot-Veerle – Westmalle – Oostmalle

Behouden van de frequentie vanuit Brecht station Noorderkempem naar:

- Hoogstraten (steeds via snellere Hoogstraatsebaan)
- Rijkevorsel – Merksplas – Turnhout
- Sint-Job Kruispunt (-Schoten – Antwerpen)
- Sint-Lenaarts

Sint-Lenaarts

- Bussen naar Hoogstraten reeds via Hoogstraatsebaan
- Sint-Lenaarts Kerk bediend door bussen Brecht station – Turnhout

Sint-Job Kristus Koning

- In de spits nog bussen naar Antwerpen
- Buslijn naar Sint-Antonius – Zandhoven – Broechem met overstap te Sint-Job kruispunt.

Vanwege de visie op de basisbereikbaarheid verdwijnen er ook enkele haltes op grondgebied Brecht.

Volgende haltes worden geschrapt, om de halte-afstanden te optimaliseren:

- Brecht H. Schoofsstraat
- Sint-Job-in-'t-Goor Schorpioenlaan
- Sint-Lenaarts Leeuwerk
- Sint-Lenaarts Paaltjesdreef
- Sint-Lenaarts Wijkschool Klein Veerle

- De halte Sint-Job-in-'t-Goor De Renlaan richting Zandhoven wordt verplaatst naar het noorden, zodat die recht tegenover de tegenhalte komt te liggen.

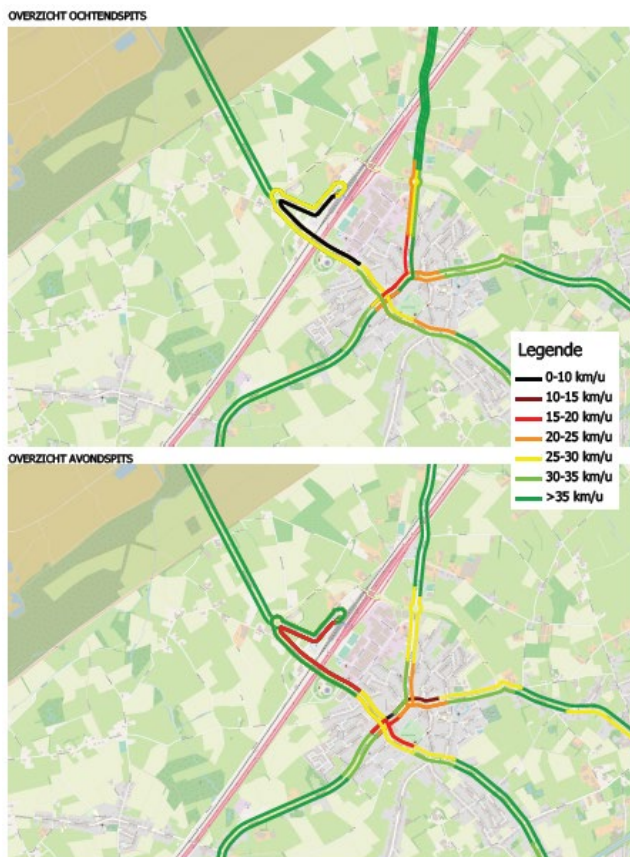
Alle andere haltes op grondgebied Brecht blijven behouden.

HUIDIGE DOORSTROMING: LOCATIES MET DOORSTROMINGSPROBLEMEN

Behalve centrum Brecht (doortocht) en rotonde Hoogstraatsebaan x Mallebaan in Sint-Lenaarts is ook het kruispunt in Sint-Job van de N115 x N117 een zeer groot aandachtspunt.

Brecht

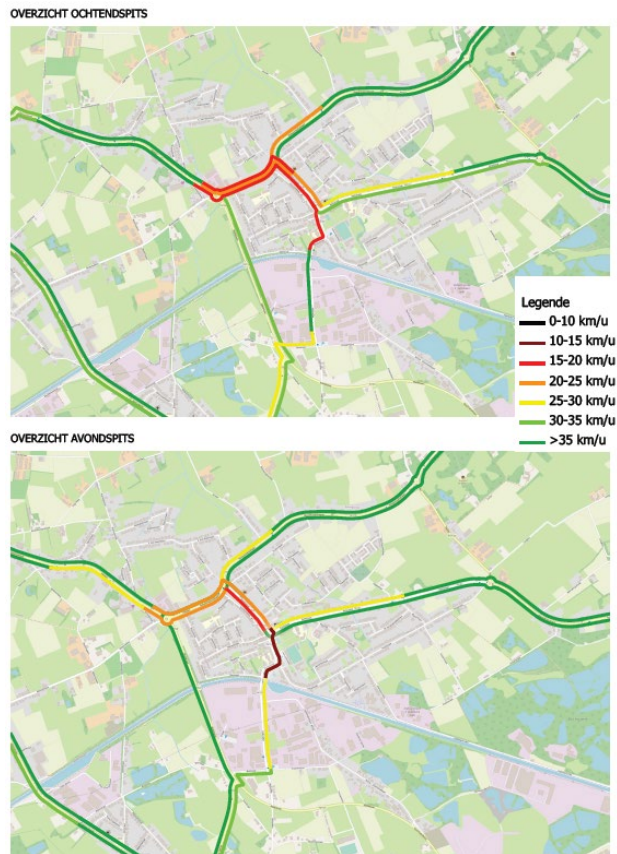
- Centrumdoortocht Brecht: N115 t.h.v. Bethovenstraat en verder op de centrumdoortocht, in beide richtingen;
- N133 richting Westmalle vertrekkend van kruispunt Bethovenstraat tijdens de ochtendspits, rijdend naar kruispunt tijdens de avondspits;



Figuur 46: Doorstroming bussen spitsuren Brecht (De Lijn)

Sint-Lenaarts

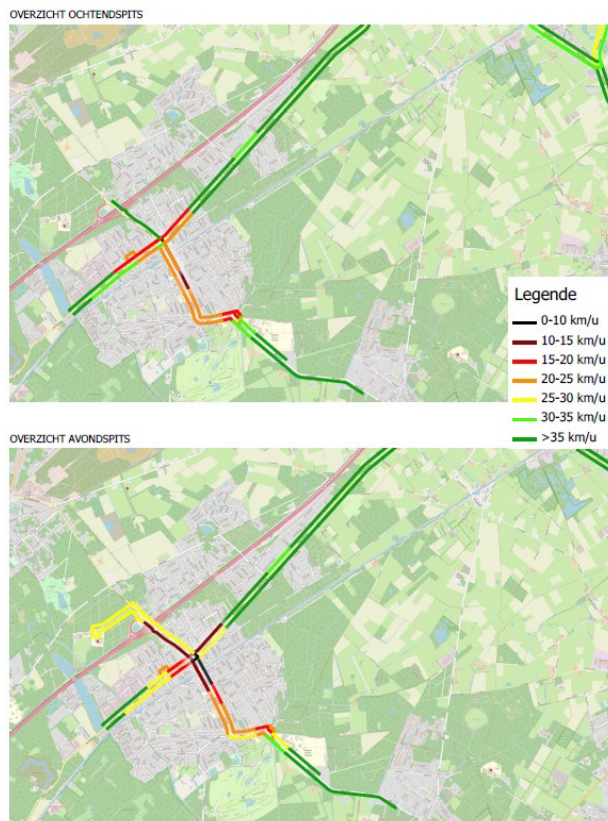
- Rotonde Hoogstraatsebaan x Mallebaan: beweging tussen Brecht en Sint-Lenaarts dorp;
- Centrum: verlaagde snelheid in Dorpsstraat (centrum) tijdens de spitsuren;



Figuur 47: Doorstroming bussen spitsuren Sint-Lenaarts (De Lijn)

Sint-Job

- Kruispunt N115 x N117: Tijdens ochtendspits N115 richting Schoten zowel voor als na kruispunt (1), beweging van N115 naar Handelslei (2) en verkeer komende van Sint-Job in ochtend- en avondspits (3).



Figuur 48: Doorstroming bussen spitsuren Sint-Job (De Lijn)

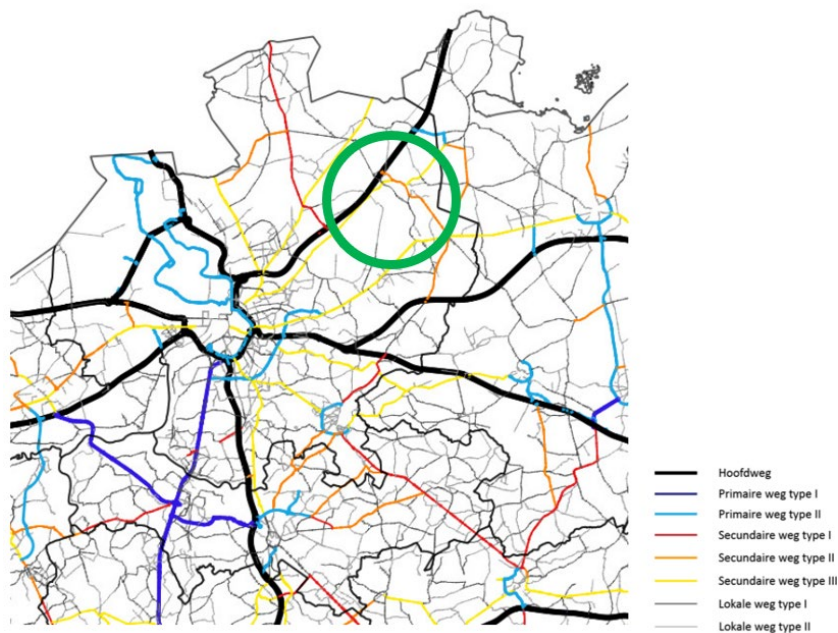
3.5.4. GEMOTORISEERD VERKEER

WEGENCATEGORISERING

Bovenlokaal en lokaal wegennet volgens de oude wegcategorisering

In 2019 werd door de Vlaamse Overheid (dienst Agentschap Wegen en Verkeer, AWW) een nieuw kader & methodiek uitgewerkt rond de wegcategorisering op bovenlokaal niveau. De studie is het vertrekpunt, een definitieve categorisering op beleidsniveau wordt in de volgende jaren verwacht, parallel met de vervoerregioplannen. In tussentijd geldt de oude wegcategorisering nog. Op grondgebied Brecht werden de volgende bovenlokale assen gebaseerd op het toenmalige ruimtelijke structuurplan Vlaanderen (1997):

- Hoofdroute: E19/A1
- Secundaire weg type II: N115b-N153 (De Ring – Heiken – Mallebaan)
- Secundaire weg type III: N115 (Schotensteenweg – Molenstraat – Hoogstraatsebaan)



Figuur 49: Oude wegcategorisering op bovenlokaal niveau op basis van ruimtelijke structuurplan Vlaanderen

Daarnaast werd in het mobiliteitsplan (2012) en GRS (2015) het lokale wegennet bepaald. In 2018 werd de Biest-Gasthuisstraat-Lessiusstraat van het gewest naar de gemeente overgeheveld.

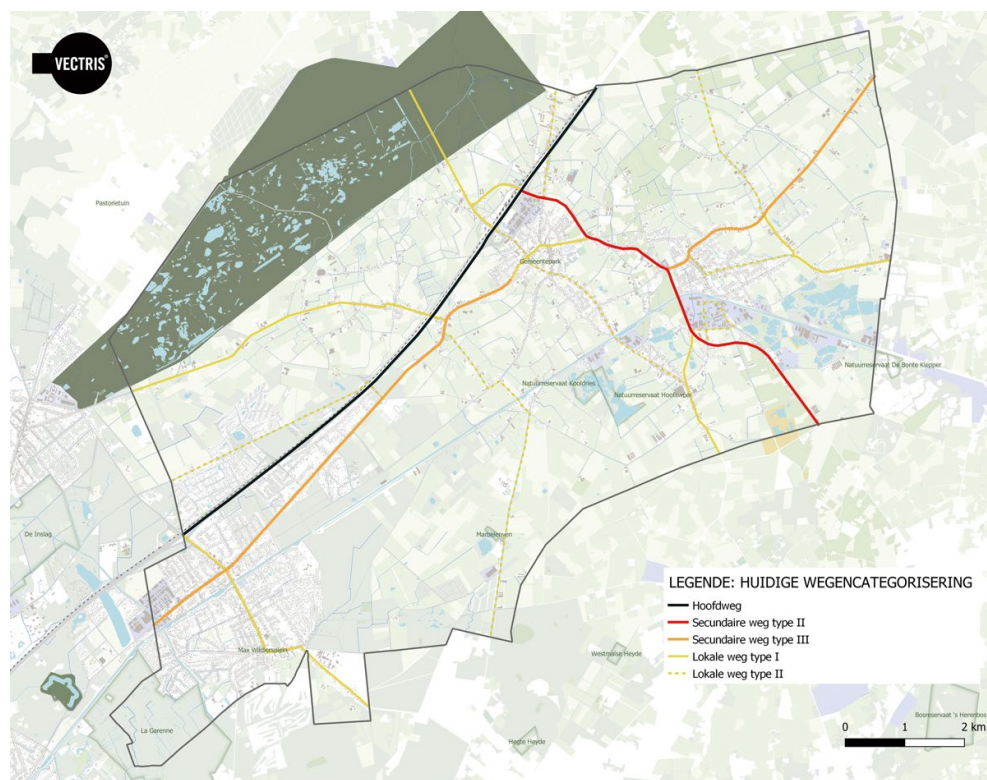
In Brecht worden volgende wegen aangeduid als lokale weg type I:

- N133 – Wuustwezelsteenweg van de aansluiting met de ring tot de gemeentegrens;
- N115b tussen Wuustwezelsteenweg en rotondebrug op de E19;
- Eester – N131-Bevrijdingsstraat van de N115 tot de gemeentegrens;
- Groot-Veerle tussen Mallebaan en gemeentegrens met Malle;
- Lessiusstraat-Biest-Gasthuisstraat in centrumkern Brecht;
- Beukenlei – Handelslei – Brugstraat – Kerklei – Bethaniëlei.
- Kapelstraat - Brasschaatbaan;

In Brecht worden volgende wegen aangeduid als lokale weg type II:

- Kloosterstraat
- Kerkstraat – Dorpstraat
- Bosstraat, Kraaienhors en Heihoefke op het bedrijventerrein
- Klein Veerle
- Vaartstraat – Venusstraat
- Bethovenstraat
- Veldstraat ten noorden van de Ringlaan
- Mieksebaan ten zuiden van Hoge Mereyt
- Hoge Mereyt tussen de Mieksebaan en de N115
- Krekelbergstraat – Tilburgbaan – Westmallebaan
- Abdijlaan

Het overzicht van de huidige wegcategorisering wordt weergegeven op onderstaande kaart.



Kaart 8: Wegcategorisering huidige situatie (mobiliteitsplan Brecht, GRS Brecht)

Bovenlokaal wegennet volgens de nieuwe wegcategorisering

In de nieuwe wegcategorisering wordt er afgestapt van de boomstructuur uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en gewerkt met een netwerk van rasters. Voor het lokale wegennet wordt de boomstructuur behouden omdat gebleken is dat die op lokaal niveau zijn meerwaarde heeft bij het terugdringen van sluipverkeer (lokaal wegennet, zie verder in dit hoofdstuk).

Dankzij de rasterstructuur kan men een veel duidelijker onderscheid maken tussen verbindingswegen (bestaande uit het hoofdwegennet en het dragende netwerk) en ontsluitingswegen (bestaande uit het lokale wegennet). Gevolg is onder meer dat het lokale wegennet beter wordt afgeschermd van doorgaand verkeer.

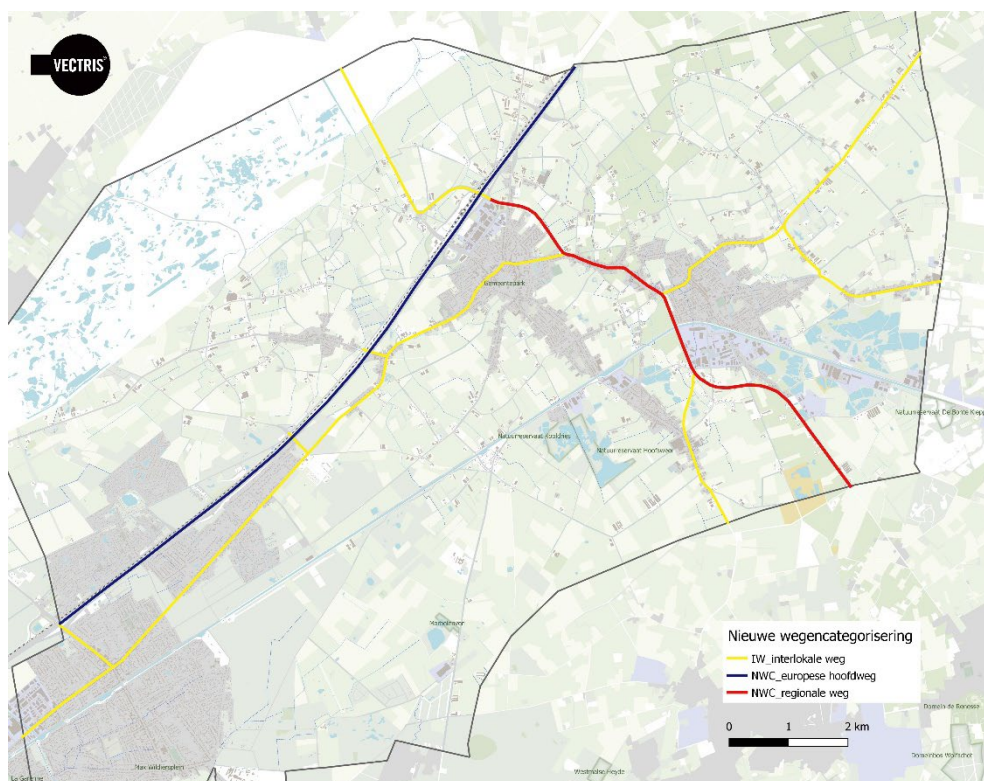
Oude wegcategorisering		Nieuwe wegcategorisering			
Wegcategorie	Netwerkstructuur	Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegen	Boomstructuur	Hoofdwegen	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
Primaire wegen type I			Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Primaire wegen type II		Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
Secundaire wegen type I			Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Secundaire wegen type II		Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
Secundaire wegen type III			Erftoegangswegen (EW)		
Lokale wegen type I					
Lokale wegen type II					
Lokale wegen type III					

Figuur 50: Oude versus nieuwe wegcategorisering (Vlaams Gewest, 2022)

In de nieuwe wegcategorisering op bovenlokaal niveau zijn volgende assen aangeduid in Brecht:

- E19/A1: Europese hoofdweg
- Wuustwezelsesteenweg (N133 ten westen van de E19): Regionale weg
- Ring – Heiken – Mallebaan (N115b – N153): voorwaardelijke selectie als regionale weg

De overige assen zijn lokaal en worden op gemeenteniveau bepaald.



Kaart 9: Voorlopige nieuwe wegcategorisering (VECTRIS eigen bewerking op basis van Werkblok 4: synthesekaart en inrichtingseisen, UA – Mint – P. Maes, feb. 2019)

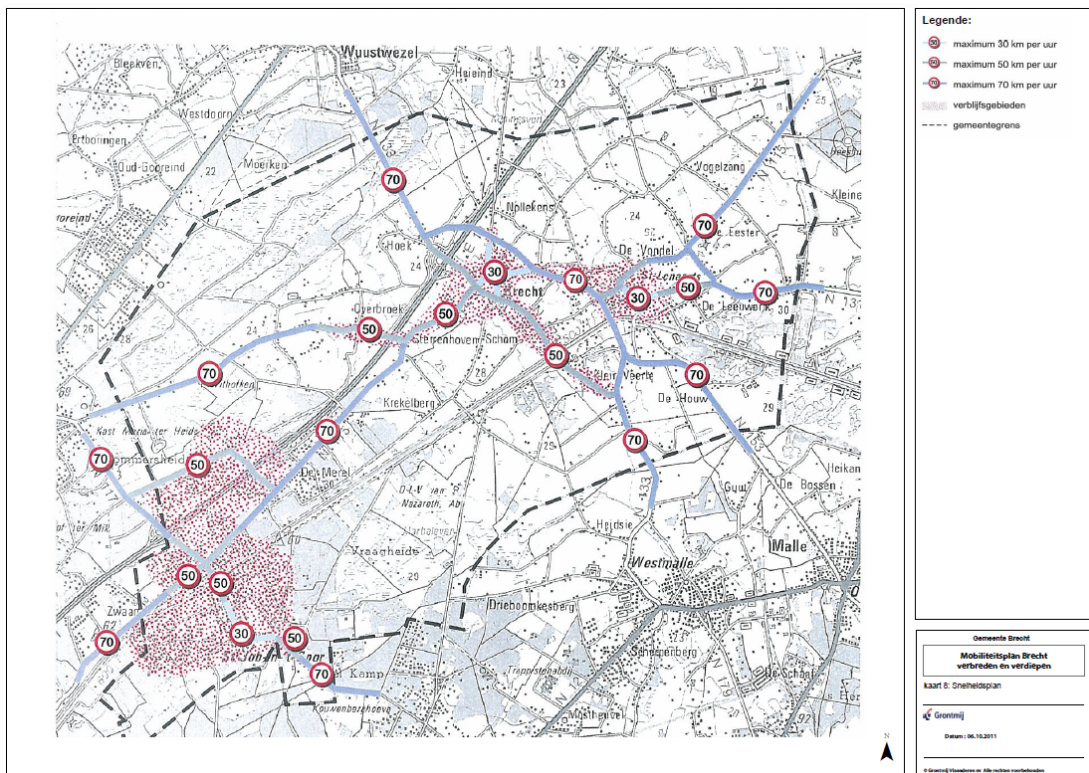
Lokaal wegennet volgens de nieuwe wegencategorisering

De gemeente stelt het lokale wegennet op en herzielt dit in kader van de nieuwe bovenlokale wegencategorisering. Dit maakt onderdeel uit van het nieuwe mobiliteitsplan.

SNELHEID

Snelheidsplan (versie mobiliteitsplan, 2011)

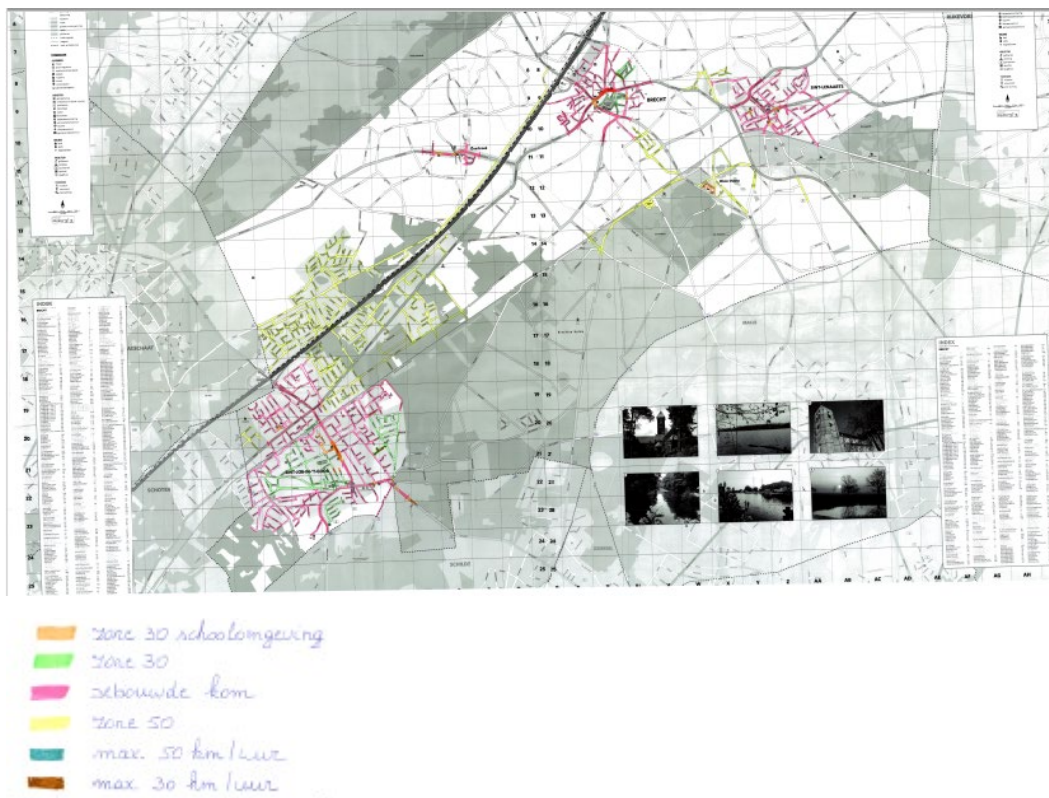
Het mobiliteitsplan legde een snelheidsplan voor met zone 30 in de centrumkernen en enkele wijken. Voorts geldt 50 km/u binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom geldt op enkele kleinere assen 50 km/u en op de grotere assen 70 km/u.



Figuur 51: Snelheidsplan Brecht (mobiliteitsplan, 2011)

snelheidszoneplan (versie juli 2015)

In 2015 werd een snelheidszoneplan opgemaakt die de snelheid op straatniveau vastlegt.



Figuur 52: Huidige snelheidskaart Brecht (snelheidsplan juli 2015)

PARKEREN

Grote parkings

De parking aan station Noorderkempem telt 617 autoparkeerplaatsen, naast plaatsen voor kiss & ride. Er geldt betalend parkeren tijdens werkdagen overdag. Tijdens de avonden/nachten en in het weekend is het parkeren er wel gratis. Er werd een blauwe parkeerzone ingevoerd op de parking aan voetbalclub FC Brecht en de brandweer, aan de sporthal 'De Ring' en in de rest van het industrieterrein De Ring. De blauwe zone zorgt ervoor dat stationsparkeerders niet in de naastliggende wijk parkeren.

Park & Ride (P+R) parking Sint-Job ligt op grondgebied Brasschaat op de grens met de gemeente Brecht, aan de E19. Het is ook een belangrijk openbaar vervoersknooppunt voor Sint-Job, met een goede busverbinding. De parking heeft 279 plaatsen, met gratis parkeren. Er is ruimte om te carpoolen. Er zijn geen sanitaire voorzieningen, noch andere functies op de site.

Parkeerbeleid uit oude mobiliteitsplan

Het parkeerbeleid uit het oude mobiliteitsplan werd opgesteld per deelkern.

Brecht centrum

Kortparkeren: Gemeenteplaats, Biest en parking aan school 'De Sleutelbloem'.

Langparkeren: parking Nollekensweg, parking gemeentehuis en parkeerplaatsen aan kruispunt Schoolstraat x Heiakker.

Sint-Lenaarts

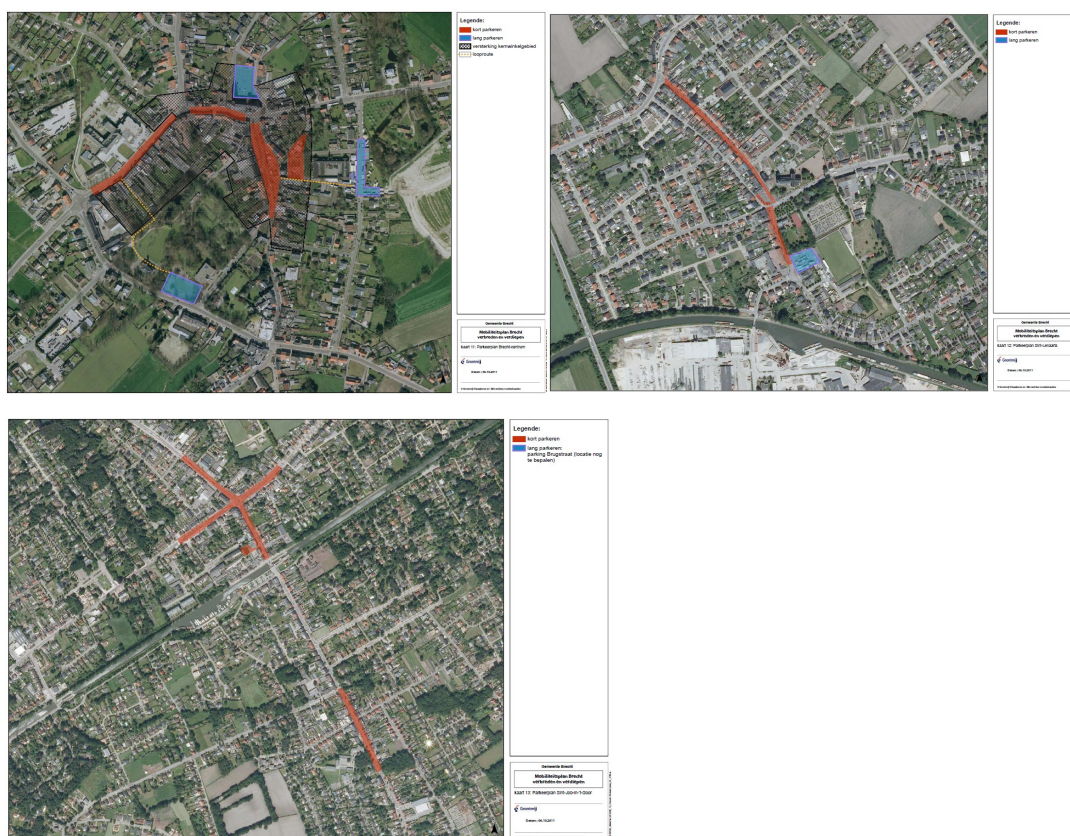
Kortparkeren: Dorpsstraat tussen kerk KFC Sint-Lenaarts en N115.

Langparkeren: Parking KFC Sint-Lenaarts.

Sint-Job-in-'t Goor

Kortparkeren: Omgeving kruispunt N115 x N117 en Brugstraat rond basisschool 'De Brug'.

Langparkeren: Max Wildiersplein, parking Lichtenbergplein, parking Kerkelei (voor Kristus Koning), parking Watertoren, parking Vaartlaan en parking Handelslei



Figuur 53: Parkeerbeleid per deeltoren (mobiliteitsplan Brecht, 2011)

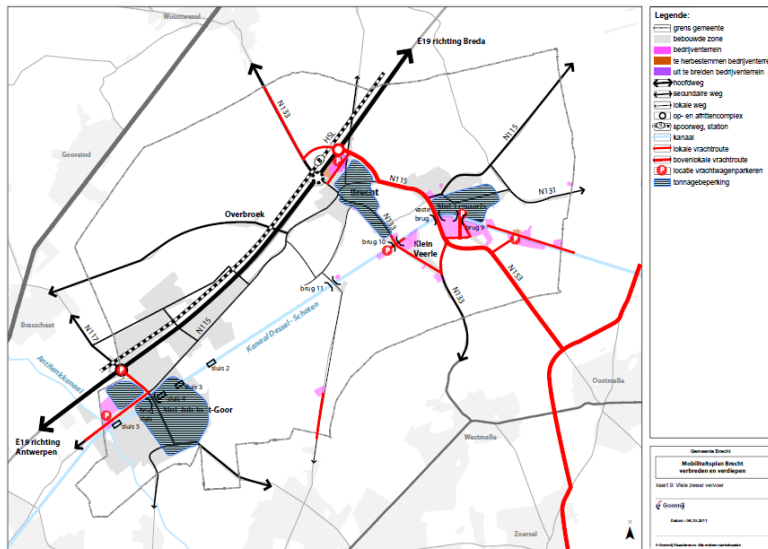
VRACHTVERKEER

VRACHTROUTENETWERK EN TONNAGEBEPERKINGEN

Visie gemeente (mobiliteitsplan, 2011)

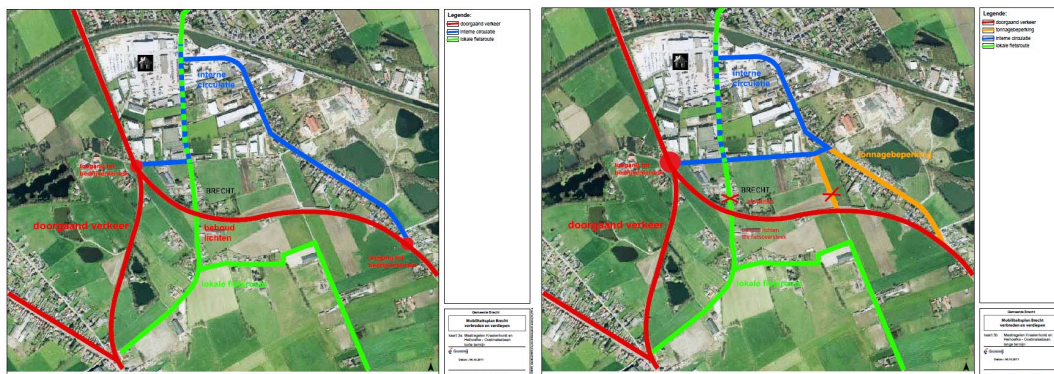
Het gewenste vrachtroutenetwerk uit het oude mobiliteitsplan Brecht (2011) bestaat uit de bovenlokale vrachtroutes ring-Mallebaan. De lokale vrachtroutes verbinden de kanaalkant bedrijventerreinen met deze bovenlokale vrachtroute. Er ligt ook een lokale vrachtroute in Sint-Job die bedrijventerrein Kloosterveld verbindt met de E19.

Tonnagebepalingen worden opgelegd in de centrumkernen van de gemeente.



Figuur 54: Visie zwaar vervoer uit mobiliteitsplan Brecht (2012)

De maatregelen en ontsluiting van het vrachtverkeer naar Vaartkant rechts (Heihoefke – Oostmalsebaan) die worden voorgesteld in het oude mobiliteitsplan op de korte en lange termijn zijn weergegeven op onderstaande figuren. De brug aan Vaartkant Rechts, zoals eerder werd voorgesteld komt er niet. De maatregelen op lange termijn zijn m.a.w. niet realiseerbaar. Momenteel bekijken de gemeente & IGEAN de ontsluitingswegen voor dit gebied.



Figuur 55: Maatregelen rond Heihoefke-Oostmalsebaan Sint-Lenaarts korte termijn (fig. links) en lange termijn (fig. rechts) (mobiliteitsplan Brecht, 2012)

Voorstellen in kader van de mobiliteitsstudie Noorderkempen

De provincie Antwerpen heeft een voorstel uitgewerkt voor de lokale vrachtroutes, aansluitend op het bovenlokaal vrachtrouten netwerk.

Opgenomen in het voorstel zijn:

- Ontsluiting Kloosterveld: via lokale vrachtroute Eikenlei en Beukenlei naar de hoofdweg E19, of alternatief direct op de Beukenlei (te bestuderen voorstellen i.k.v. PRUP);
- Ontsluiting bedrijventerrein zone 5, Sint-d’Hoef 1 zone 2 en Klein-Veerle via Klein-Veerle (N133) en Groot-Veerle (N154) naar de bovenlokale vrachtroute op de Mallebaan (N153);
- Ontsluiting bedrijventerrein Sint-d’Hoef 2 zone 4 rechtstreeks op de bovenlokale vrachtroute op de Mallebaan;

- Ontsluiting bedrijvigheid Vaartkant links ontsluiten kan richting Rijkevorsel of richtingen Sint-Lenaarts. Richting Sint-Lenaarts: via lokale vrachtroute Vaartkant links – Houtstraat – Eester – Hoogstraatsebaan naar bovenlokale vrachtroute op de Mallebaan;
- Ontsluiting bedrijvigheid De Ring wordt ontsloten via de Ringlaan (geen onderdeel van vrachtroutenetwerk) en Ring;
- Overige bedrijvigheid is beperkt en krijgt geen vaste lokale vrachtroutes toegewezen.



Figuur 56: Vrachtroutenetwerk voorstel in kader van mobiliteitsstudie Noorderkempen van de provincie Antwerpen (provincie Antwerpen webviewer)

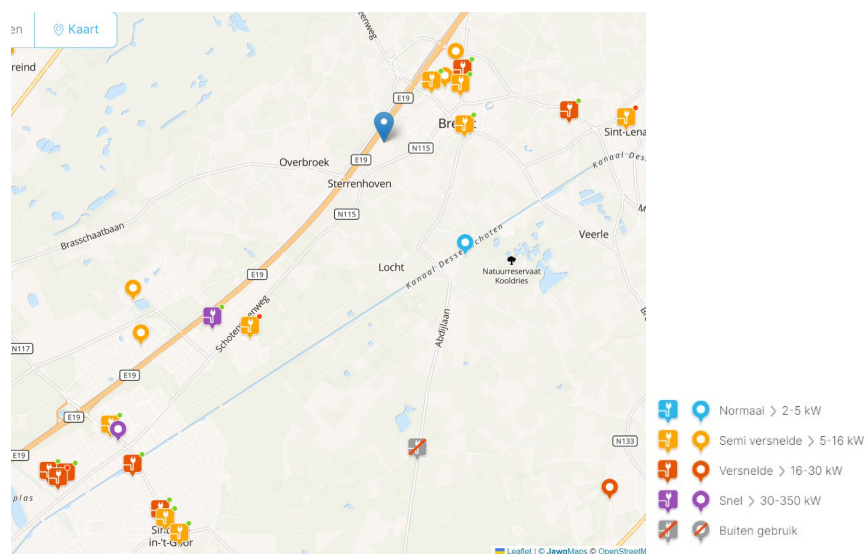
3.5.5. ANDERE

Deelfietsen Bluebike: Aan het station Noorderkempen zijn er 11 Bluebike niet-elektrische deelfietsen beschikbaar.

Deelfietsen Donkey Republic: Er werden recent 25 elektrische deelfietsen ter beschikking gesteld aan station Noorderkempen, 10 aan Sint-Lenaarts kerk en 10 in Sint-Job kruispunt N115 x N117 in kader van de vervoerregio die multimodaal gebruik wil aanmoedigen. Aanvullend worden nog zes andere hubs verspreid in de gemeente voorzien met in totaal 30 elektrische deelfietsen. Het gaat om campus Kristus-Koning, fietsenstalling Andrélaan, kerk Overbroek, fietsenstalling woonzorgcentrum Gasthuisstraat, Klein-Veerle aan de Bosstraat en aan de fietsenstalling van dienstencentrum Sint-Job.

Er wordt in de loop van 2023 geëvalueerd of de twee systemen naast elkaar kunnen blijven bestaan.

Laadpalen: Er zijn 19 (semi-)publieke oplaadpunten voor elektrische auto's in Brecht (data september 2022). Plaatsen voor deelwagens zijn er voorsnog niet in Brecht. De gemeente gaat echter wel mee in de visie van routeplan 2030 die deelwagens en deelfietsen koppelt aan knooppunten openbaar vervoer.



Figuur 57: Overzicht elektrische laadpalen (chargemap.com)

4

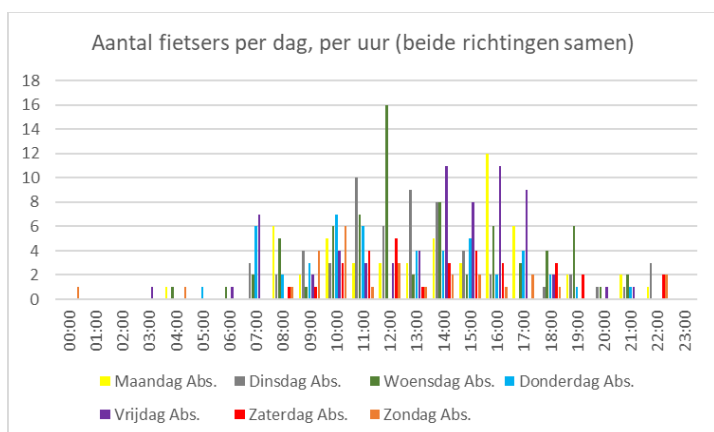
BESCHIKBARE CIJFERS

4.1. TELLINGEN ACTIEF VERKEER

MUDAESUSSTRAAT (MOBER NAC BRECHT, 2022)

Er werd een fietstelling uitgevoerd op de Mudeausstraat tussen 9-17 februari 2022. Het gemiddeld aantal fietsers per dag en per uur tijdens deze periode worden in onderstaande grafiek weergegeven. De piek van het fietsgebruik was op woensdagmiddag met 16 fietsers tussen 12-13:00.

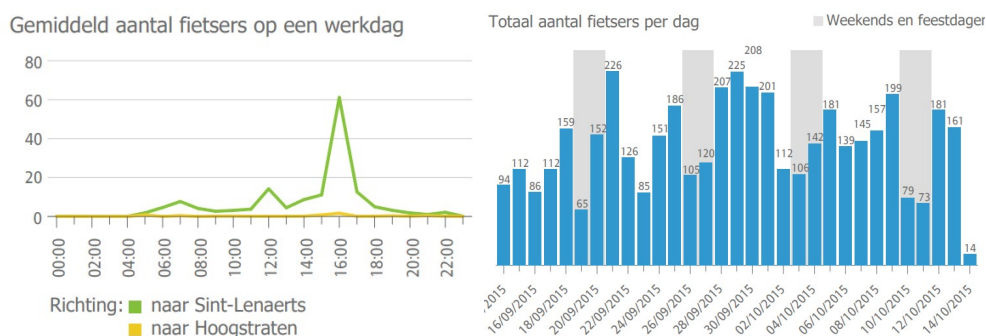
Aantallen afhankelijk van weertype die dag. (9-17/02), vooral donderdag 10/02 en dinsdag en woensdag 15-16/02 was er (vrij veel) regen. Op de andere dagen was het weer veeleer grijs, maar met lage tot geen neerslaghoeveelheden.



Figuur 58: Fietstelling Mudeausstraat (MOBER NAC Brecht, 2022)

HOOGSTRAATSEBAAN T.H.V. NR. 120 (FIETSBAROMETER, 2015)

Er werd een fietstelling uitgevoerd op de Hoogstraatsebaan in september 2015. Gemiddeld reden er toen 151 fietsers/werkdag voorbij het telpunt. De telsing lag maar aan één zijde van de rijbaan. Fietsers richting Hoogstraten zijn dus louter meegeteld als zij tegenrichting reden op het enkelrichtingsfietspad.



Figuur 59: Fietstelling Hoogstraatsebaan t.h.v. nr. 120 (bron: fietsbarometer 2015)

WUUSTWEZELSTEENWEG T.H.V. ROTONDE DE RING (AWV, 2022)

Het AWV heeft op deze locatie een vaste fietstellus. Er wordt een willekeurige donderdag in september 2022 genomen om een beeld te krijgen van het gebruik.

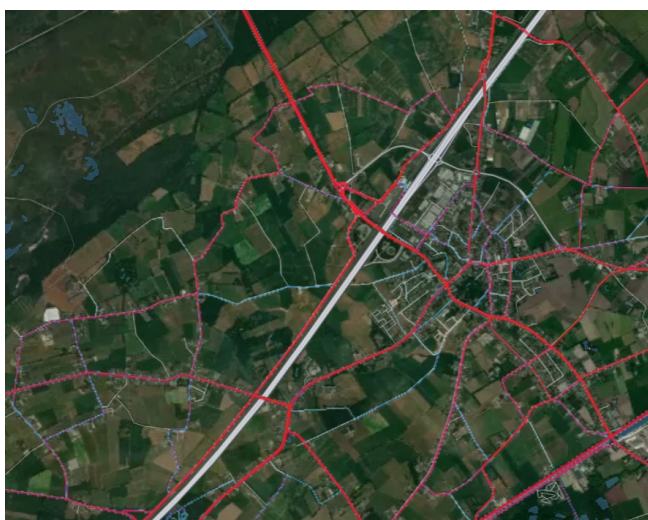
Donderdag 1 september 2022: er werden tijdens het drukste ochtendspitsuur (7:15-8:15) 54 fietsers richting Wuustwezel en 36 fietsers richting Brecht geregistreerd. er werden tijdens het drukste avondspitsuur (16:15-17:15) 49 fietsers richting Wuustwezel en 45 fietsers richting Brecht geregistreerd.

STRAATVINKEN

Voor de cijfers van Straatvinken (burgerwetenschap) wordt verwezen naar het volgende hoofdstuk 'tellingen gemotoriseerd verkeer'.

STRAVA HITTEKAARTEN (RECREATIEF FIETSVERKEER)

Onderstaande kaarten geeft een indicatie van het recreatief gebruik van het fietsnetwerk. Hoe feller de kleur, hoe meer gebruik.



Figuur 60: Recreatief fietsverkeer Brecht hittekaart (Strava)



Figuur 61: Recreatief fietsverkeer Sint-Lenaarts hittekaart (Strava)



Figuur 62: Recreatief fietsverkeer Sint-Job hittekaart (Strava)



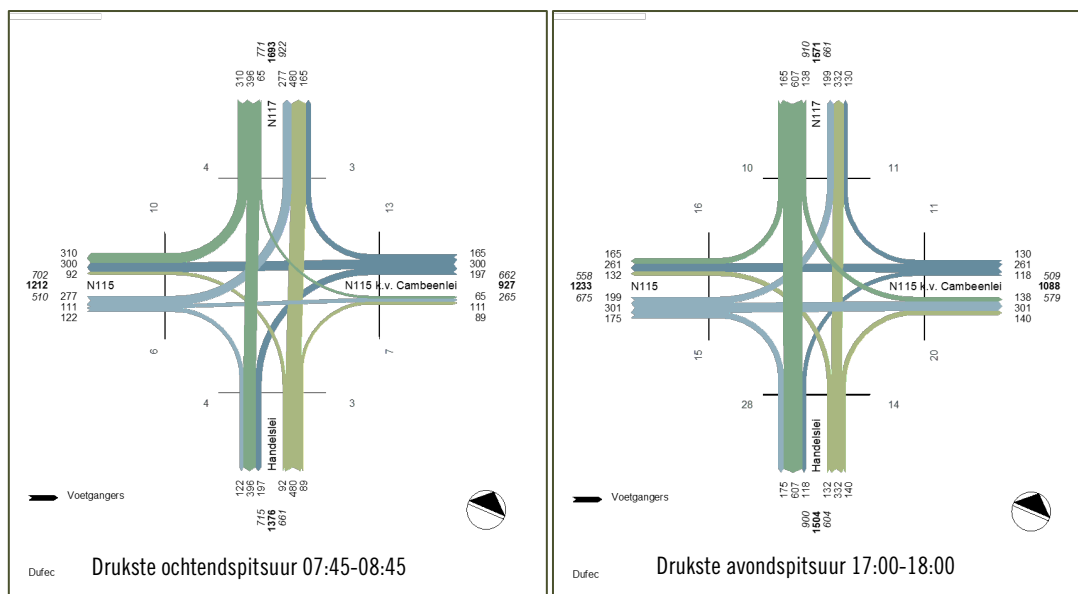
Figuur 63: Recreatief fietsverkeer tussen Sint-Job en Brecht hittekaart (Strava)

4.2. TELLINGEN GEMOTORISEERD VERKEER

4.2.1. KRUISPUNTELLINGEN & SLANGTELLINGEN

N115 X N117 (SINT-JOB-IN-'T GOOR)

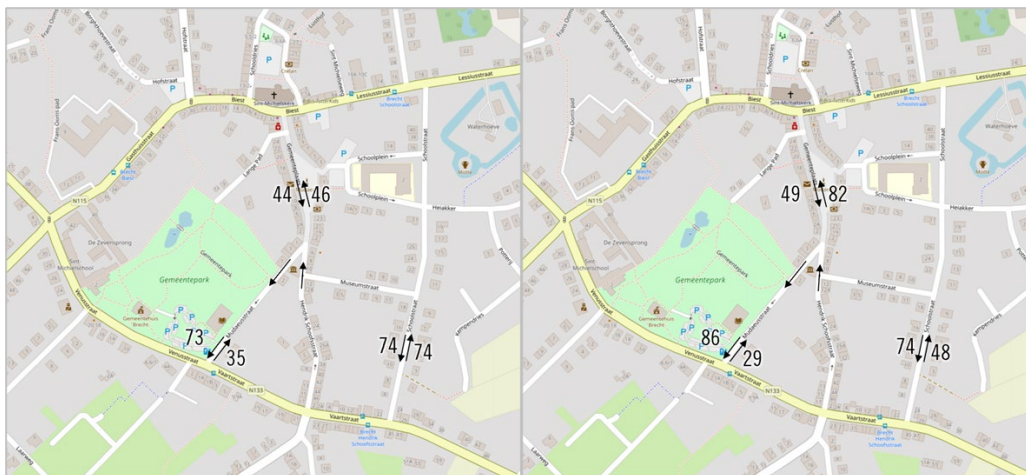
Op 23 september 2021 werd een kruispunttelling uitgevoerd op het kruispunt N115 (Schotensteenweg) x N117 (Beukenlei). Qua verkeersafwikkeling zit dit kruispunt op zijn limiet.



Figuur 64: Kruispunttelling N115 x N117 op 23 september 2021 (in pae)

CENTRUMSTRATEN BRECHT: MUDAEUSSTRAAT-SCHOOLSTRAAT-MUSEUMSTRAAT

De verkeersintensiteiten in het centrum van Brecht zijn eerder beperkt. De telling van de Mudaeusstraat werd uitgevoerd in de periode 9-17 februari 2022. De tellingen van de Museumstraat en Schoolstraat in de periode 21-29 juni 2022. In de telling van de Mudaeusstraat zitten de bewegingen van en naar de parking van het Gemeentehuis inbegrepen. De verkeersintensiteiten liggen eerder laag, wat duidt op lokaal bestemmingsverkeer.



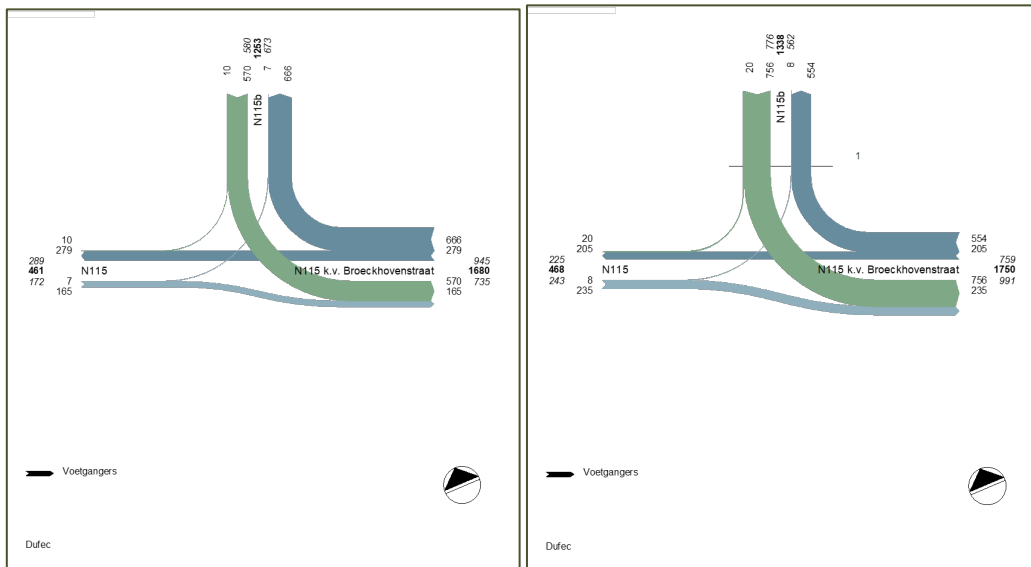
Figuur 65: Slangtellingen centrumstraten Brecht met drukste ochtendspitsuur (fig. links) en drukste avondspitsuur (fig. rechts)(in pae)Telling

TELLINGEN AWW

N115 x N115b, 13/02/2020

Er werd een kruispunttelling uitgevoerd in opdracht van AWW op het kruispunt N115 x N115b net na de heraanleg van De Ring. Cijfers in pae.

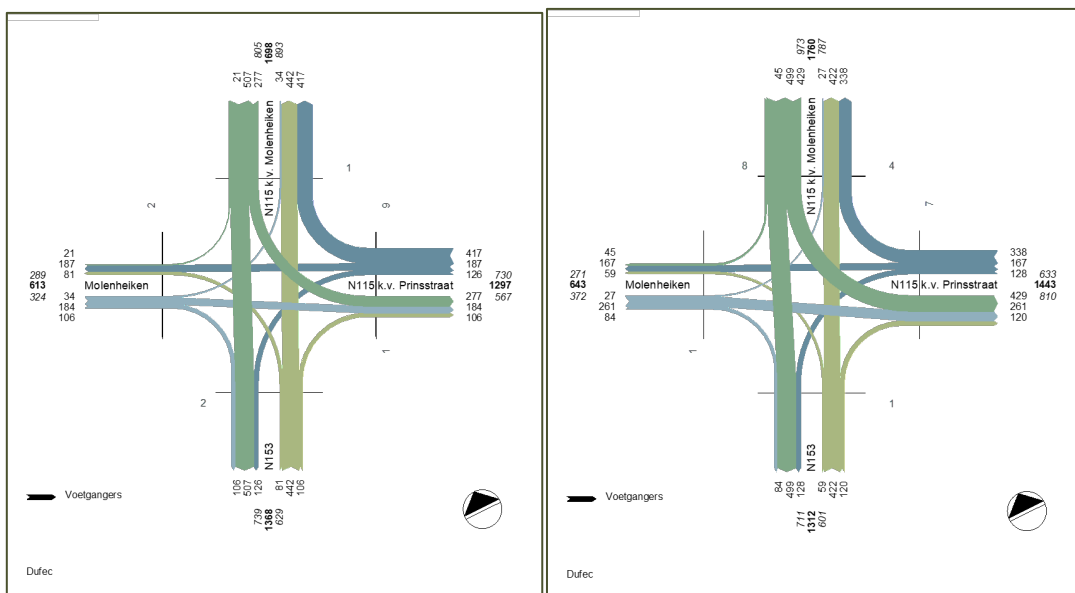
De verkeersafwikkeling wordt verder bekeken in de synthesesnota.



Figuur 66: Kruispunttelling N115 x N115b drukste ochtendspitsuur (fig. links) en drukste avondspitsuur (fig. rechts)(AWV, Dufec, 13/02/2020)

N115 x N153, 20/02/2020

Er werd op dit kruispunt een kruispunttelling en wachrijlengtemeting gedaan. De verkeersafwikkeling wordt verder bekeken in de synthesesnota.



Figuur 67: Kruispunttelling N115 x N153 drukste ochtendspitsuur (fig. links) en drukste avondspitsuur (fig. rechts)(AWV, Dufec, 2020)

De wachrijlengte in de telling van 2018 piekt tijdens de spitsuren, meestal voor kortere periodes.

- De wachrijlengte op Molenheiken ging tot 40 meter tijdens het drukste ochtendspitsuur (aanvaardbaar) en tot 210 meter tijdens het drukste avondspitsuur.

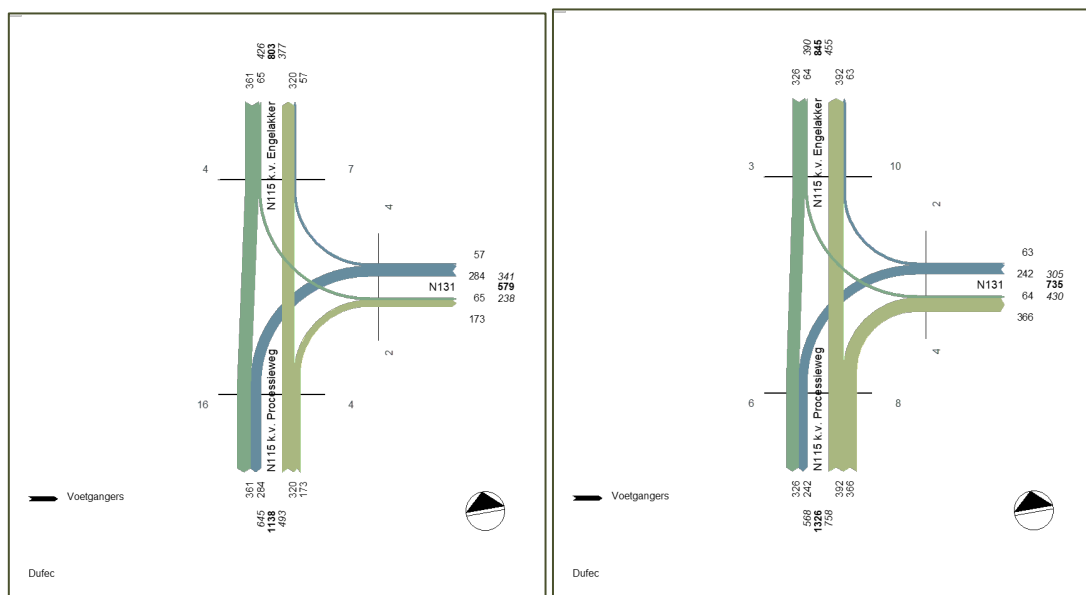
- De wachtrijlengte op de Mallebaan ging tot 110 meter tijdens het drukste ochtendspitsuur (aanvaardbaar) en tot max. 560 meter (tussen 17:00-17:30) tijdens het drukste avondspitsuur.
- De wachtrijlengte op de Hoogstraatsebaan (N115) ging tot 380 meter tijdens het drukste ochtendspitsuur (aanvaardbaar) en tot 100 meter tijdens het drukste avondspitsuur.
- De wachtrijlengte op de Heiken (N115) ging tot 230 meter tijdens het drukste ochtendspitsuur (aanvaardbaar) en tot 230 meter tijdens het drukste avondspitsuur.

De wachtrijlengte in de telling van 2020 ligt lager:

- De wachtrijlengte op Molenheiken ging tot 70 meter tijdens het drukste ochtendspitsuur (aanvaardbaar) en tot 65 meter tijdens het drukste avondspitsuur.
- De wachtrijlengte op de Mallebaan ging tot 130 meter tijdens het drukste ochtendspitsuur (aanvaardbaar) en tot max. 185 meter tijdens het drukste avondspitsuur.
- De wachtrijlengte op de Hoogstraatsebaan (N115) ging tot 235 meter tijdens het drukste ochtendspitsuur (aanvaardbaar) en tot 55 meter tijdens het drukste avondspitsuur.
- De wachtrijlengte op de Heiken (N115) ging tot 60 meter tijdens het drukste ochtendspitsuur (aanvaardbaar) en tot 70 meter tijdens het drukste avondspitsuur.

N115 x N131, 3/03/2020

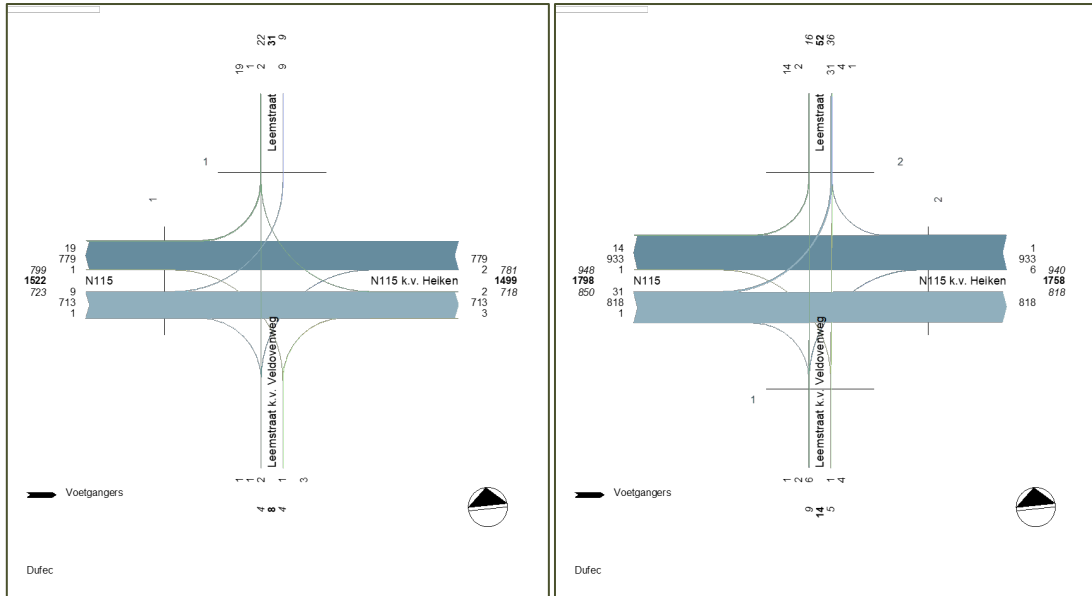
Er werd een kruispunttelling gedaan op N115 (Hoogstraatsebaan) x N131 (Dorpsstraat) te Sint-Lenaarts.



Figuur 68: Kruispunttelling N115 x N131 drukste ochtendspitsuur (fig. links) en drukste avondspitsuur (fig. rechts)(AWV, Dufec, 2020)

N115 x Leemstraat, 13/02/2020

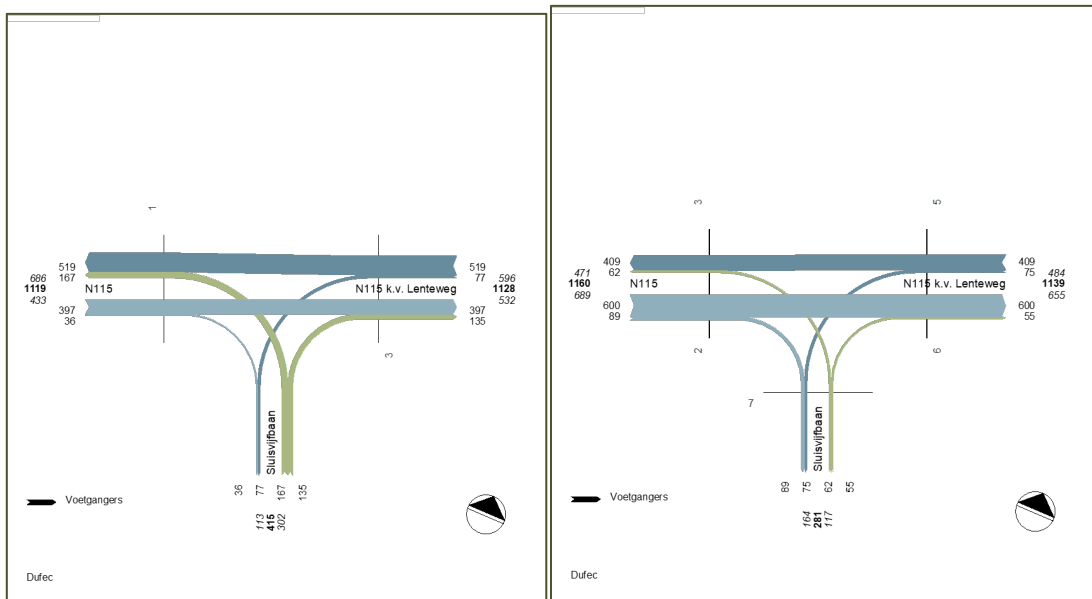
Er werd een kruispunttelling gedaan op N115 (Lessiusstraat) x Leemstraat op de grens tussen Brecht en Sint-Lenaarts.



Figuur 69: Kruispunttelling N115 x Leemstraat 13/02/2020 tijdens drukste ochtendspitsuur (fig. links) en drukste avondspitsuur (fig. rechts)(bron: AWW)

Sluisvijfbaan x N115, 17/09/2020

Er werd een kruispunttelling gedaan op N115 (Eikenlei) x Sluisvijfbaan in Sint-Job-in-'t Goor. Deze telling vond plaats tijdens de covidperiode. In september 2020 waren er slechts beperkte maatregelen van kracht, maar het verkeer kan niet als geheel 'normaal' beschouwd worden.



Figuur 70: : Kruispunttelling N115 x Sluisvijfbaan 17/09/2020 tijdens drukste ochtendspitsuur (fig. links) en drukste avondspitsuur (fig. rechts)(bron: AWW)

4.2.2. POLITIETELLINGEN

DOORTOCHT BRECHT TRAJECT BIEST-LESSIUSSTRAAT

De voertuigen en fietsers op de doortocht werden geteld tussen 25 juni-7 juli 2022. Dit is niet geheel representatief, waardoor dat we ons beperken tot de verhoudingen van doorkomend verkeer. Van de geregistreerde voertuigen is 11,62% fietser, 79,88% auto, 5,45% bestelwagens tot 10 meter en 3,05% vrachtwagens/bussen. De V85 waarde lag op 50 km/u, wat aantoont dat men zich algemeen aan de maximumsnelheid houdt op dit traject.

VAARTKANT LINKS

Er werd gemeten tussen 24 augustus 2021 en 10 september 2021. De gemiddelde snelheid van de voertuigen lag op 41 km/u. Tijdens de nachtelijke uren wordt er te snel gereden. 13% van het geregistreerde verkeer was fietser, 66% autovoertuig, 14% bestelwagen of kleine vrachtwagen en 6% grote vrachtwagens. De verkeersintensiteiten zijn beperkt met tot max. 130 gemotoriseerde voertuigen tijdens 1 uur.

SNELHEIDSMETINGEN (SELECTIE)

Eyndovensteenweg (buiten de bebouwde kom)

V85 waarde van 70 km/u, 5% snelheidsovertredingen over de periode 28 augustus 2020 – 10 september 2020.

In 2022 vonden er verschillende snelheidsmetingen plaats, op verschillende tijdstippen van de dag. Het aantal snelheidsovertredingen schommelde binnen de bebouwde kom rond de 20 à 30%, wat hoog is.

Schoolstraat

V85 waarde van 50 km/u, 19% van de voertuigen reed er te snel over de periode 28 augustus 2020 – 10 september 2020. Dit is hoog.

Abdijlaan

In 2022 vonden er verschillende snelheidsmetingen plaats, op verschillende tijdstippen van de dag. Er geldt een trajectcontrole. Het aantal snelheidsovertredingen schommelde rond de 3%, wat zeer beperkt is. Men kan stellen dat de trajectcontrole hier werkt.

Bethaniëlei

In 2022 vonden er verschillende snelheidsmetingen plaats, op verschillende tijdstippen van de dag. Het aantal snelheidsovertredingen schommelde rond de 7-9% tijdens de ochtendspitsuren in de buurt van de schoolomgeving, wat eerder hoog is. Buiten de spitsuren werden er nog meer snelheidsovertredingen vastgesteld (tot 26% van de voertuigen).

Beukenlei en Eikenlei

In 2022 vonden er verschillende snelheidsmetingen plaats, op verschillende tijdstippen van de dag. Het aantal snelheidsovertredingen schommelde rond de 7-17%, wat hoog is. Vermoedelijk zijn dit vooral de rijrichtingen zonder filevorming die hiertoe bijdragen, waardoor een hoog snelheidsverschil optreedt tussen de rijrichting met en zonder file. Op de Eikenlei ligt het aantal snelheidsovertreders ook op ca. 10-20% van de voertuigen.

Gasthuisstraat

In 2022 vonden er verschillende snelheidsmetingen plaats, op verschillende tijdstippen van de dag. Het aantal snelheidsovertredingen schommelde rond de 35-40%, wat zeer hoog is.

Groot-Veerle

Het aantal snelheidsovertredingen is hier zeer beperkt.

Heiken-Hoogstraatsebaan

In 2022 vonden er verschillende snelheidsmetingen plaats, op verschillende tijdstippen van de dag. Het aantal snelheidsovertredingen op de Hoogstraatsebaan-Heiken tussen Heiken en Eester schommelde doorgaans rond de 8-10%, wat eerder hoog is.

Lessiusstraat (centrumdoortocht)

In 2022 vonden er verschillende snelheidsmetingen plaats, op verschillende tijdstippen van de dag. Hoe dichterbij de ring, hoe meer snelheidsovertredingen.

Mieksebaan t.h.v. 167

Een snelheidsmeting 15 november 2022 tussen 7:50-09:00 toonde aan dat 21% van de voertuigen er te snel reed. Een duidelijk knelpunt.

De Ring t.h.v. station Noorderkempen

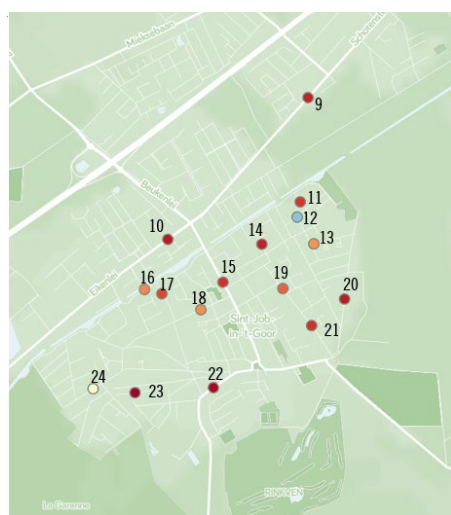
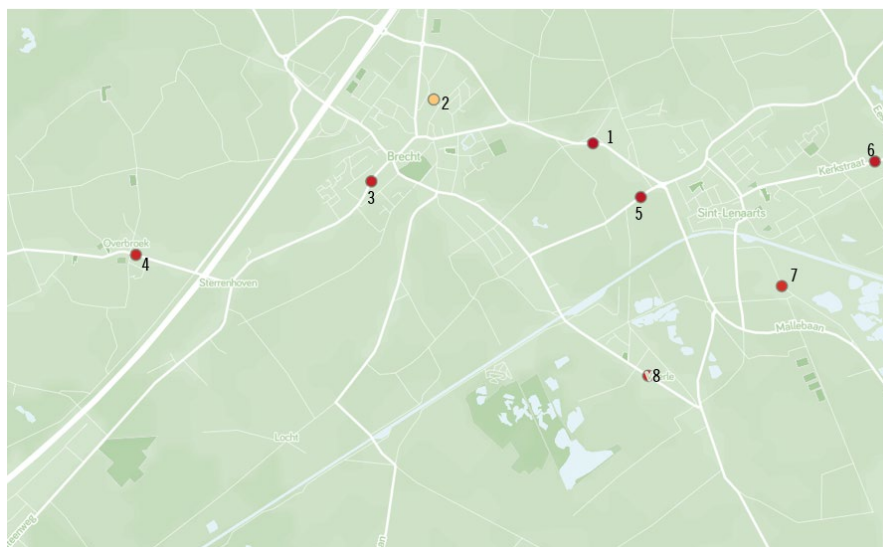
6-20% van de voertuigen reed te snel tijdens verschillende metingen in 2022. Een grote vork, maar de oorzaak is niet direct afleidbaar uit de cijfers. Eenzelfde locatie, met zowel binnen als buiten de spitsuren snelheidsovertredingspieken.

4.2.3. STRAATVINKEN

Straatvinken organiseert sinds 2018 een jaarlijks telmoment waarop burgers gedurende één uur (17:00-18:00) alle voetgangers, fietsers en andere voertuigen in hun straat tellen. Op deze manier kunnen burgers nagaan wat de modal split is in hun straat.

Onderstaande kaarten tonen de resultaten van de jaren 2018-2022 (telling steeds op zelfde donderdag eind mei, 17-18u). Hoe roder het bolletje, hoe minder duurzaam de modal split is in die straat.

2022



2022	PAE	Waarvan auto	Waarvan fiets
1. Heiken t.h.v. 82	1078	779	21
2. Oude Veldstraat t.h.v. 31	80	60	23
3. Gasthuisstraat t.h.v. 64	724	595	22
4. Kapelstraat t.h.v. 55	424	316	26
5. Molenheiken t.h.v. 10	515	390	18
6. Kerkstraat t.h.v. 87	360	303	5
7. Oostmalsebaan t.h.v. 7	99	65	11
8. Klein Veerle t.h.v. 67	395	292	16
9. Schotensteenweg t.h.v. 51	721	583	33
10. Eikenlei t.h.v. 37	1169	962	25
11. Heidelaan	8	8	0
12. Lindenlaan	2	1	2
13. Veenlaan	26	24	9

14. Dremelheidebaan t.h.v. 16	42	40	2
15. Hogebaan t.h.v. 14	65	50	10
16. Bergsebaan t.h.v. 84	110	92	22
17. Brugstraat t.h.v. 152	1573	1384	100
18. Vaartlaan t.h.v. 37	64	58	19
19. Vijverstraat t.h.v. 17	61	54	6
20. Baan op sas t.h.v. 33	30	29	1
21. Bergsebaan t.h.v. 55	126	110	13
22. Kattenhof t.h.v. 50	530	477	12
23. Sparreweg	9	8	0
24. Zandstraat t.h.v. 126	21	15	18

Tabel 5: Straatvinken telresultaten 2022 (burgertellingen)

2021



2021	PAE	Waarvan auto	Waarvan fiets
1. Gasthuisstraat	850	668	11
2. Molenstraat t.h.v. 3	153	109	9
3. Oude Veldstraat t.h.v. 39	57	51	28
4. Gemeenteplaats t.h.v. 5	193	180	22
5. Molenheiken t.h.v. 10	530	378	21
6. Kerkstraat t.h.v. 87	343	280	11
7. Schotensteenweg t.h.v. 46	706	546	16
8. Schotensteenweg t.h.v. 154	887	697	29
9. Handelslei t.h.v. 17	1518	1276	81
10. Heidelaan	6	4	2
11. Dremelheidebaan t.h.v. 16	41	32	11
12. Veenlaan	26	23	3
13. Vaartlaan t.h.v. 39	53	50	27
14. Vijverstraat t.h.v. 19	63	59	6
15. Hogebaan t.h.v. 14	65	50	10
16. Bergsebaan t.h.v. 84	110	92	22
17. Bergsebaan t.h.v. 36	95	71	15
18. Bethaniëlei t.h.v. 24	767	643	45

Tabel 6: Straatvinken telresultaten 2021 (burgertellingen)

2020

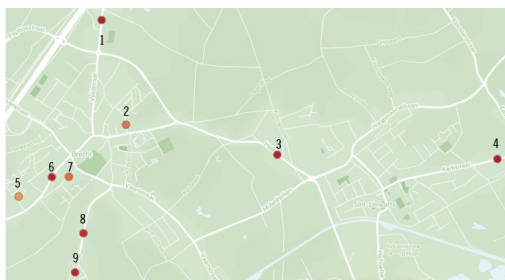


2020	PAE	Waarvan auto	Waarvan fiets
1. Lessiusstraat t.h.v. 45	387	318	33

2. Broeckhovenstraat t.h.v. 6	35	31	7
3. Heiken t.h.v. 62	1225	846	19
4. Molenheiken t.h.v. 14	405	309	14
5. Klein Veerle t.h.v. 41	245	181	31
6. Kerkstraat t.h.v. 83	361	294	9
7. Gasthuisstraat t.h.v. 35	535	396	12
8. Molenstraat t.h.v. 9	120	94	15
9. Eyndovensteenweg t.h.v. 98	204	157	21
10. Van Pulstraat	11	8	21
11. Eyndovensteenweg t.h.v. 144	217	183	9
12. Schotensteenweg t.h.v. 46	531	406	15
13. Schotensteenweg t.h.v. 157	674	520	21
14. Cambeenbos laan F 5	2	2	2
15. Jos Nuytsdreef t.h.v. 21	77	66	7
16. Beukenlei	824	703	30
17. Schotensteenweg t.h.v. 223	760	615	36
18. Eikenlei t.h.v. 45	981	761	46
19. Dremelheidebaan t.h.v. 1	27	21	17
20. Staf Larochelaan t.h.v. 13	123	107	42
21. Veenlaan	33	29	15
22. Vaartlaan t.h.v. 76	52	48	20
23. Bergsebaan t.h.v. 43	69	64	10

Tabel 7: Straatvinken telresultaten 2020 (burgertellingen)

2019





2019	PAE	Waarvan auto	Waarvan fiets
1. Veldstraat t.h.v. 90	408	307	18
2. Bristerstraat t.h.v. 5	90	79	14
3. Heiken t.h.v. 62	1416	1049	47
4. Kerkstraat t.h.v. 83	336	282	8
5. P. Verbernelaan t.h.v. 42	37	34	5
6. Gasthuisstraat t.h.v. 39	790	631	26
7. Molenstraat t.h.v. 9	124	84	22
8. Eyndovensteenweg t.h.v. 80	374	289	24
9. Eyndovensteenweg t.h.v. 119	378	329	23
10. Schotensteenweg t.h.v. 154	815	671	24
11. Beukenlei	980	849	34
12. Dremelheidebaan t.h.v. 14	36	26	11
13. Veenlaan	23	21	1
14. Hogebaan t.h.v. 19	68	60	24
15. Kapelweg t.h.v. 3	89	76	17
16. Kerkhofstraat t.h.v. 66	34	32	4
17. Bergsebaan t.h.v. 32	111	97	14
18. Baan op Sas 2 t.h.v. 42	46	44	7
19. Zandstraat t.h.v. 117	33	29	19
20. Zandstraat t.h.v. 1	214	188	28
21. Kerklei t.h.v. 5	950	805	88

Tabel 8: Straatvinken telresultaten 2019 (burgertellingen)

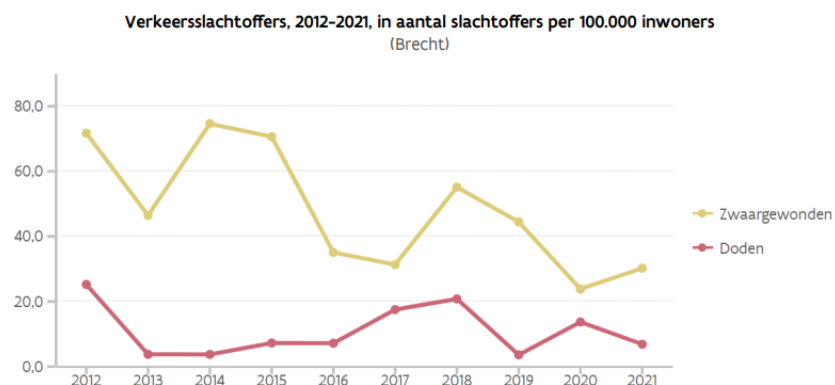
Het telplatform Telraam is niet actief in de gemeente Brecht.

4.3. ANDERE

4.3.1. VERKEERSONGEVALLEN

ALGEMENE STATISTIEKEN BRECHT (INCL. SNELWEG E19)

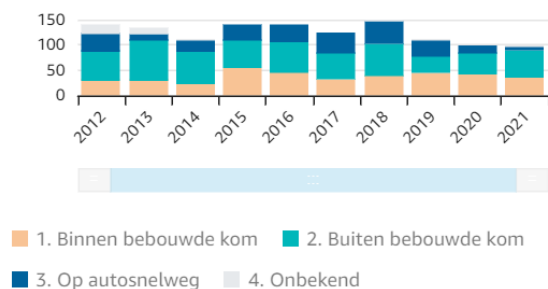
Het aantal verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners schommelt tussen 20-60 zwaargewonden en 3-20 dodelijke slachtoffers per jaar. De snelweg E19 ligt op grondgebied Brecht en is conflictgevoeliger, maar zit mee in de tellingen.



Figuur 71: Verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners (gemeentemonitor, 2022)

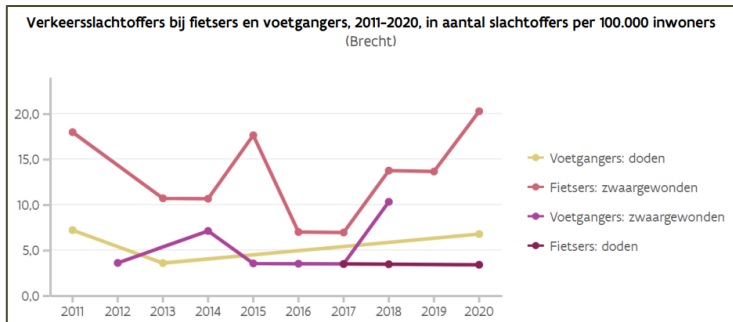
De onderstaande analyse geeft een duidelijker beeld over de locatie van de ongevallen.

Evolutie van het aantal slachtoffers per wegtype (2012-2021)



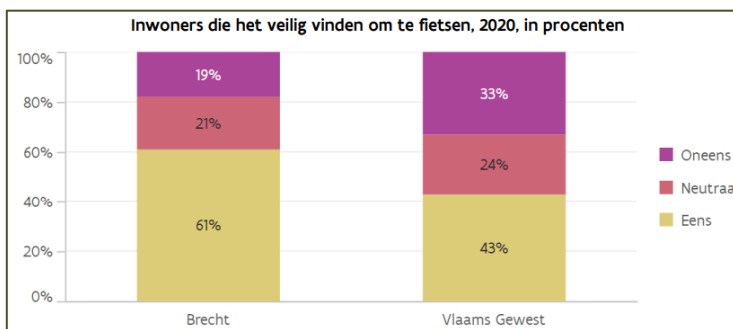
Figuur 72: Aantal slachtoffers (geregistreerde ongevallen met zwaargewonden en doden) per wegtype 2012-2021 (Vias instituut, 2022)

Het aantal dodelijke slachtoffers bij voetgangers schommelt tussen 4 in 2013 tot 7 per 100.000 inwoners in 2020. Het aantal dodelijke slachtoffers bij fietsers ligt al enkele jaren op 4 per 100.000 inwoners.



Figuur 73: Verkeersslachtoffers bij voetgangers en fietsers per 100.000 inwoners (gemeentemonitor, 2021)

61% van de bevroegde burgers vindt het veilig fietsen in Brecht. Dit is significant hoger vergeleken met het gemiddelde van het Vlaams Gewest.



Figuur 74: Verkeersveiligheidsgevoel bij voetgangers en fietsers (gemeentemonitor, 2021)

In vergelijking met het Vlaams Gewest zijn er iets minder ongevallen met doden en gewonden. Het aantal dodelijke slachtoffers ligt wel hoger dan het gemiddelde van het Vlaams Gewest. De nuance is hier de aanwezigheid van de E19. De bevroegde inwoners van Brecht staan ook positief ten opzichte van het aantal fietsenstallingen en aantal fietspaden in de gemeente. Ook zijn er volgens de meeste burgers voldoende autoparkeerplaatsen.

Indicator	Brecht	Vlaams Gewest
Verkeersveiligheid		
Verkeersongevallen met doden of gewonden	249,7 ongevallen per 100.000 inwoners	280,9 ongevallen per 100.000 inwoners
Verkeersslachtoffers		
- zwaargewonden	23,6 slachtoffers	30,8 slachtoffers
- doden	13,5 slachtoffers	3,8 slachtoffers
	... per 100.000 inwoners	... per 100.000 inwoners
Verkeersslachtoffers bij fietsers en voetgangers		
- zwaargewonden	20,2 slachtoffers	16,7 slachtoffers
- doden	10,1 slachtoffers	1,6 slachtoffers
	... per 100.000 inwoners	... per 100.000 inwoners
Veilig fietsen: inwoners die vinden dat men veilig kan fietsen	61%	43%
Verkeersinfrastructuur		
Voldoende fietsenstallingen	48%	31%
Voldoende fietspaden	64%	45%
Voldoende openbaar vervoer	71%	67%
Voldoende parkeerplaatsen	78%	60%

Figuur 75: Verkeersveiligheid Brecht in relatie tot het gemiddelde Vlaams gewest (gemeentemonitor, 2021)

ALGEMENE STATISTIEKEN BRECHT (WEGEN EXCL. E19)

De politiezone Voorkepen houdt ook de ongevalgegevens bij voor de wegen binnen de zone (excl. auto-snelweg E19). Voor Brecht ging het in 2022 om 1 ongeval met 1 dodelijk slachtoffer op de Wuustwezelsteenweg (medische oorzaak). Het aantal ongevallen met dodelijke slachtoffers is stabiel in de voorbije 9 jaar.

2015-2016 waren jaren zonder dodelijke ongevallen. Het aantal zwaargewonden, alsook het aantal lichtgewonden door verkeersongevallen daalt sterk sinds 2014.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Brecht									
# Ongevallen met doden	1	0	0	2	2	1	3	2	1
# Ongevallen met lichamelijk letsel (*)	69	80	81	68	75	67	66	67	65
# Doden 30 dagen (**)	1	0	0	2	2	1	3	2	1
# Doden ter plaatse	1	0	0	2	1	0	2	2	1
# Dodelijk gewonden	0	0	0	0	1	1	1	0	0
# Zwaar gewonden	18	16	10	7	8	7	7	7	6
# Licht gewonden	68	92	97	74	92	70	73	79	71

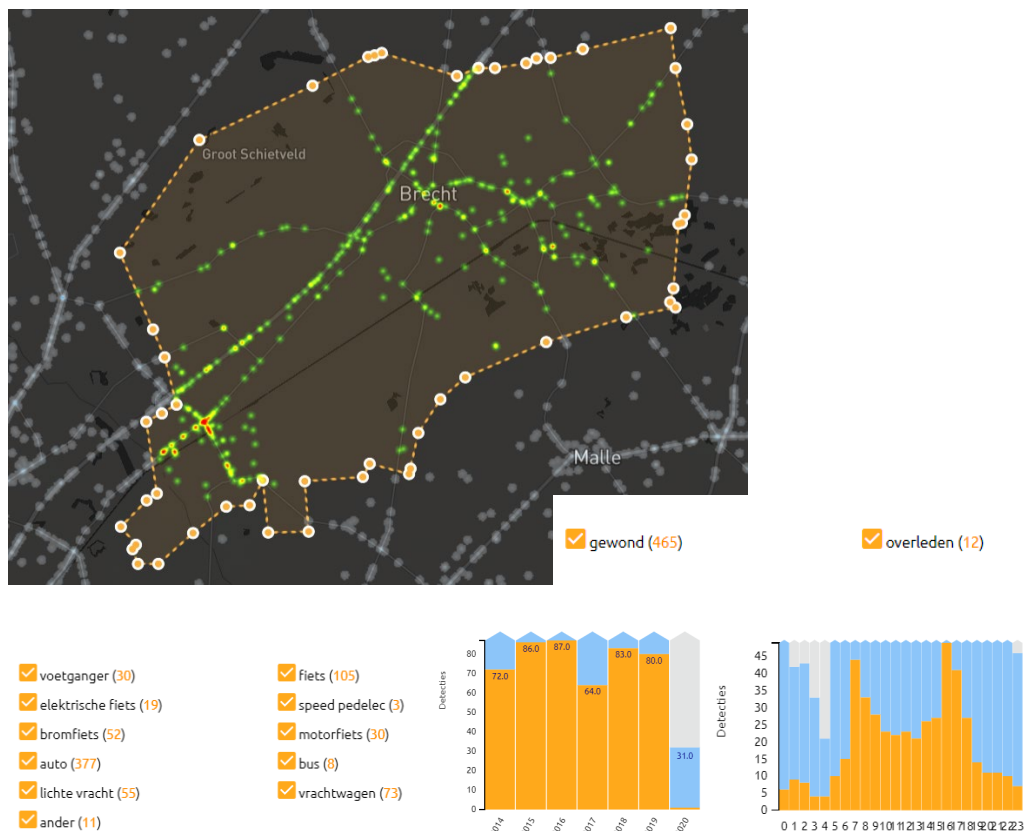
Figuur 76: Aantal ongevallen per doden en gewonden periode 2014-2022 (politiezone Voorkempen)

ONGEVALLENCIJFERS LOCATIEGEBONDEN

Onderstaande figuren geven de locaties van de geregistreerde ongevallen met doden en gewonden in de periode 2014-maart 2020, ook opgedeeld per deelkern.

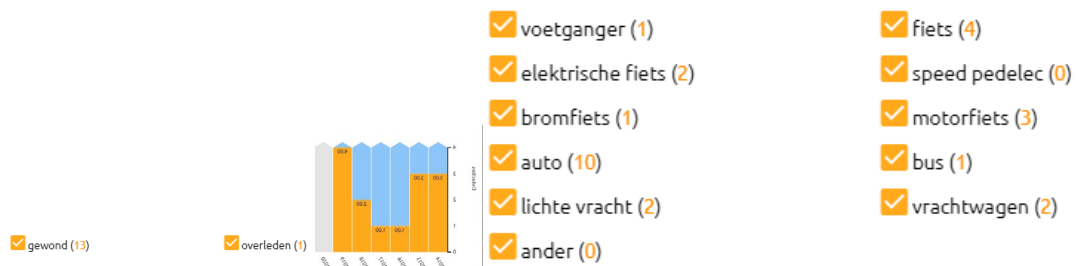
Grondgebied Brecht

Op schaal van de volledige gemeente valt vooral het aantal ongevallen op de E19 op en de omgeving van het kruispunt N115 x N117 in Sint-Job. Voorts zijn het vooral de secundaire en lokale wegen waar ongevallen gerapporteerd worden. Het aantal ongevallen in de gemeente blijft relatief stabiel.



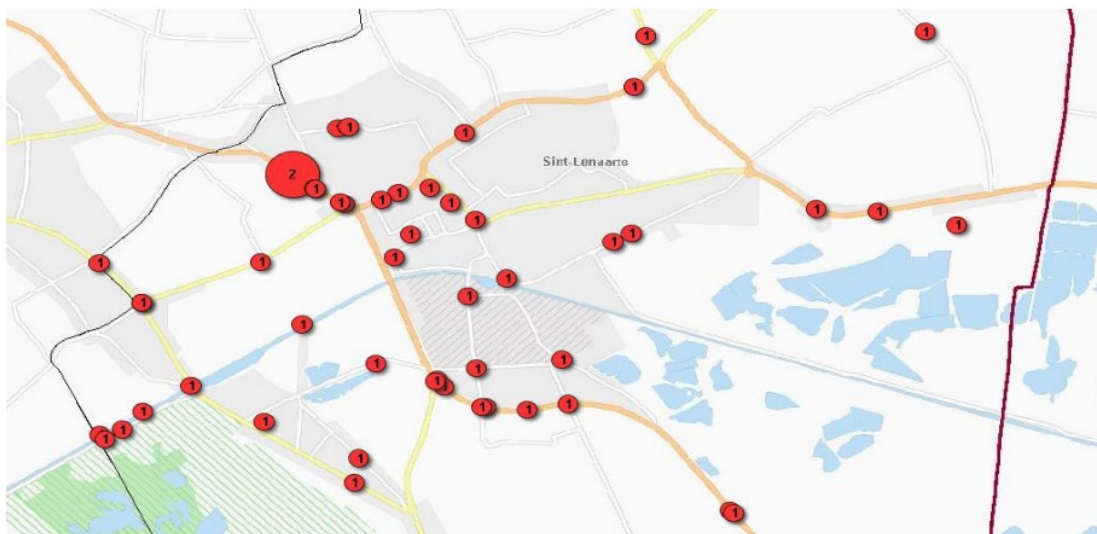
Figuur 77: Ongevallenlocaties (geregistreerd) volledig grondgebied gemeente Brecht periode 2014-maart 2020 (accidentsflanders.innoconnect.net)

Deelkern Sint-Lenaarts



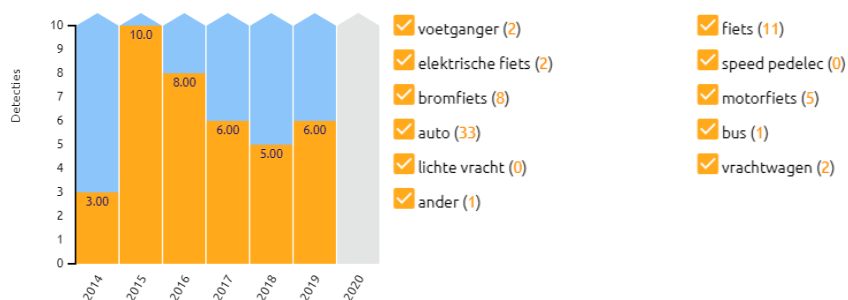
Figuur 78: Ongevallenlocaties (geregistreerd) deelkern Sint-Lenaarts periode 2014-maart 2020 (accidentsflanders.innoconnect.net)

In Sint-Lenaarts zien we vooral ongevallen op het doorstroomtraject in de Dorpsstraat. Ook de Mallebaan tussen Groot Veerle en Kraaijenhorst springt in het oog.



Figuur 79: Locaties geregistreerde ongevallen 2022 kern Sint-Lenaarts (politiezone Voorkempen)

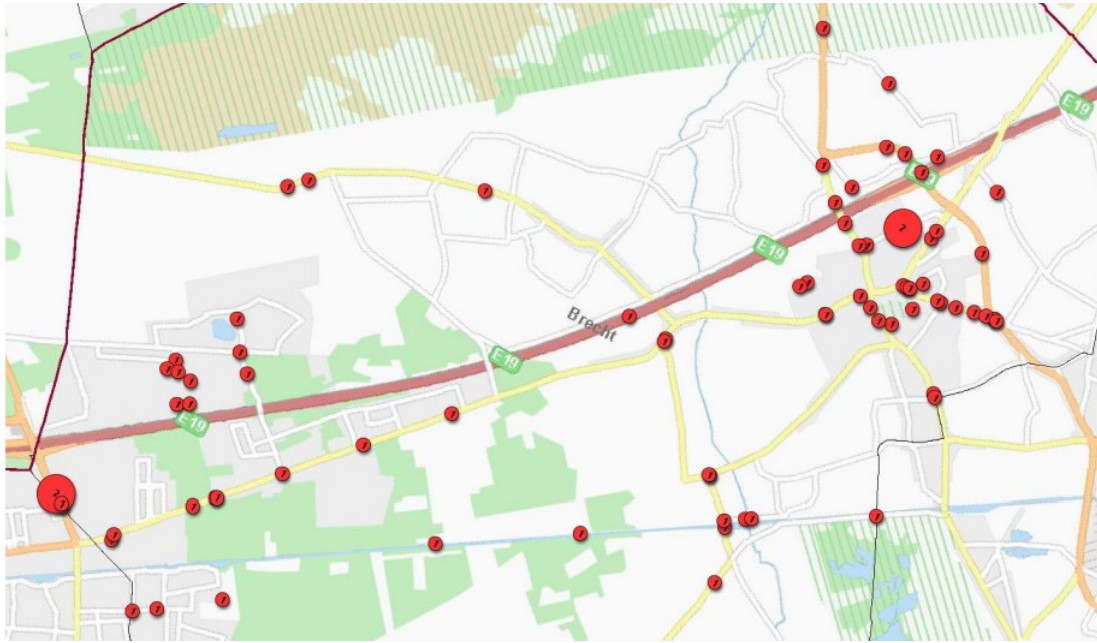
Deelkern Brecht centrum



Figuur 80: Ongevallenlocaties (geregistreerd) deelkern Brecht periode 2014-maart 2020 (accidentsflanders.innoconnect.net)

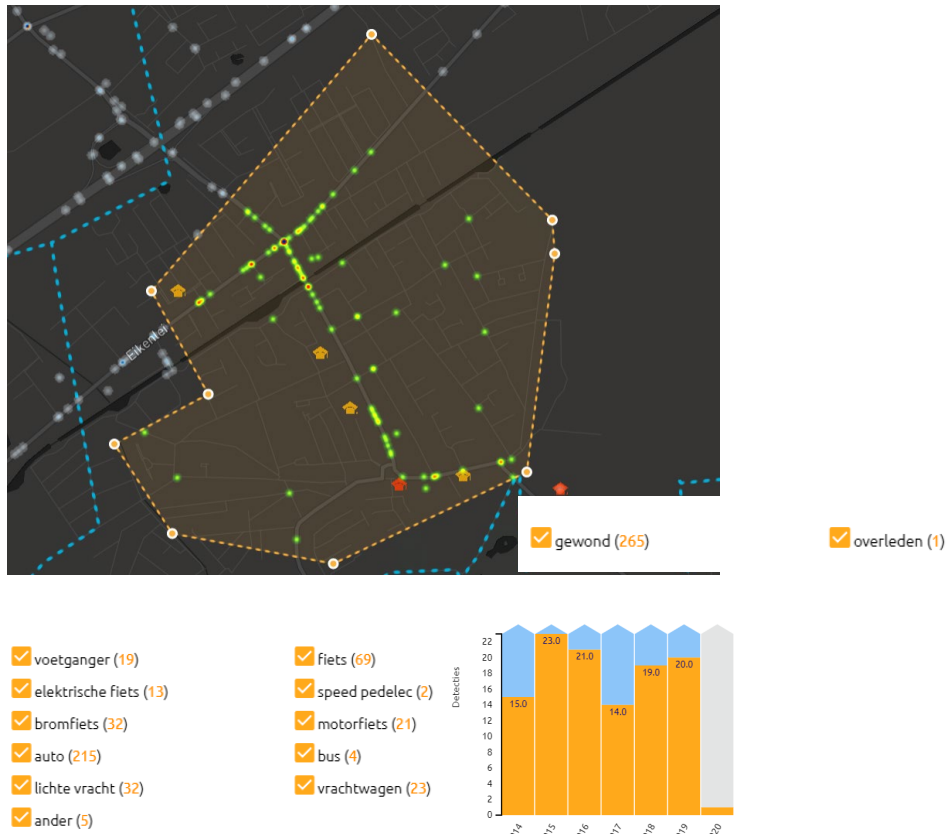
In Brecht zien we vooral een concentratie op de Lessiusstraat en Biest. Ook het kruispunt met de Hofstraat is een kritiek punt.

Daarnaast valt ook de omgeving van de Albatrosdreef op als een hoog-risico-zone.



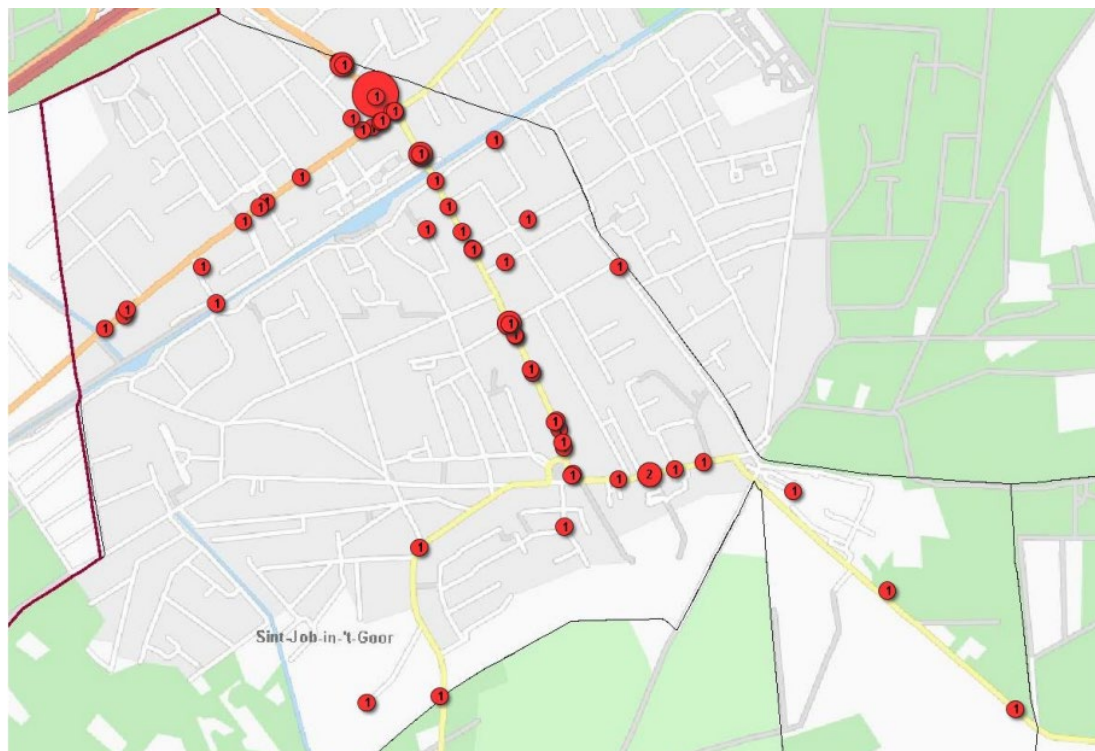
Figuur 81: Locaties geregistreerde ongevallen 2022 kern Brecht (politiezone Voorkempen)

Deelkern Sint-Job-'t Goor



Figuur 82: Ongevallocaties (geregistreerd) deelkern Sint-Job-in-'t Goor periode 2014-maart 2020 (accidentsflanders.be)

Voor Sint-Job-in-'t-Goor springt vooral het kruispunt Beukenlei – Handelslei – Brechtsebaan – Eikenlei in het oog. Op dit kruispunt krijgen we doorgaand verkeer in alle richtingen waardoor er zeker tijdens de spits enorm veel verkeer op korte tijd passeert. Ook het parallelle traject aan de E19 zorgt ervoor dat er zich bij drukte op de autosnelweg zeer veel sluipverkeer bevindt in de buurt. De grote hoeveelheid verkeer die zich via de Brugstraat en de Kerkelei door Sint-Job-in-'t-Goor verplaatst, zorgt ook voor een groot aantal ongevallen op dit traject.

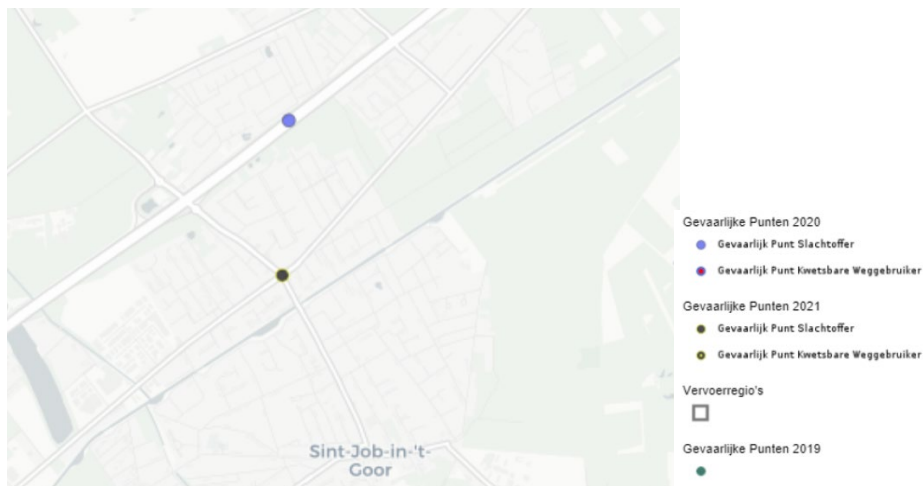


Figuur 83: Locaties geregistreerde ongevallen 2022 kern Sint-Job (politiezone Voorkempen)

De fietsers maken het grootste deel van de slachtoffers (doden en gewonden) uit, gevolgd door de autobestuurders/passagiers en de voetgangers in de drie dealkernen.

GEVAARLIJKE PUNTEN (2019-2021)

Er zijn twee gevaarlijke punten in de gemeente Brecht. Beide zijn gelegen in Sint-Job-in-'t Goor, met het kruispunt N115 x N117 en de snelweg E19. Op beide punten vielen slachtoffers. Het punt op de E19 is geen zwart punt meer, maar wordt nog verder opgevolgd door wegbeheerder.



Figuur 84: gevaarlijke punten 2019-2021 volgens vervoerregio

FIETSONGEVALLEN (FIETSBAROMETER)

De fietsbarometer geeft een bijkomend inzicht in de gevaarlijke punten voor fietsers met de fietsongevallen in 2021.



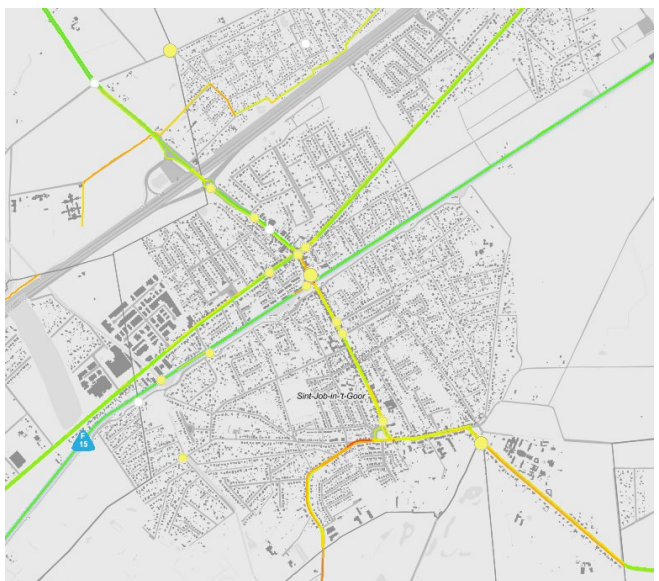
Figuur 85: Fietsongevallen in het jaar 2021 gemeente Brecht (fietsbarometer prov. Antwerpen)



Figuur 86: Fietsongevallen deekern Sint-Lenaarts (jaar 2021)



Figuur 87: Fietsongevallen deekern Brecht (jaar 2021)



Figuur 88: Fietsongevallen deekern Sint-Job-in-'t Goor (jaar 2021)

ONGEVALLENCIJFERS DOORTOCHT BRECHT

Op de centrumdoortocht van Brecht, traject Lessiusstraat-Biest werden er in de periode 2018 tot januari 2023 3 ongevallen met actieve weggebruikers geregistreerd. Het ging om drie ongevallen (auto-voetganger, auto-fiets en auto-bromfiets), waarbij er ook een dodelijk slachtoffer viel.

4.3.2. TRAJECTCONTROLES

Er bevinden zich trajectcontroles (gemiddelde snelheid camera's) op de volgende plaatsen:

- E19 in Brecht tussen km paal 61,2 en noordgrens gemeente (beide rijrichtingen);
- N115 tussen Molenstraat nr. 60 (Brecht) en Kloosterveld bedrijventerrein (Sint-Job-in-'t Goor), onderverdeeld in 3 delen (Kapelstraat-Andrélaan, Andrélaan-Laaglandlaan en Sluisvijfbaan-grens Schoten);
- N133 Bethovenstraat-Wuustwezelsteenweg tussen de wegpollitie en grens Wuustwezel;
- N115 Hoogstraatsebaan tussen nr. 116 en grens Rijkevorsel/Hoogstraten;
- N131 tussen Kerkstraat nr. 105 en Bevrijdingsstraat nr. 54;
- Kloosterstraat tussen nr. 7 en grens Loenhout;
- Brasschaatbaan: tussen kruispunt met Overbroekstraat tot grens Brasschaat;
- Abdijlaan tussen Westmallebaan en grens Schilde.



Figuur 89: Locatie trajectcontroles-snelheidscamera's (accidentsflanders.innoconnect.net)

De slimme ANPR camera's (nummerplaatsherkenning) hebben niet louter een functie als snelheidsmeters binnen een trajectcontrole of het opsporen van verdachte voertuigen, maar evengoed dienen zij om het bovenlokaal vrachtverkeer weg te houden van onder meer het centrum van Sint-Job-in-'t Goor.

4.3.3. LUCHTKWALITEIT

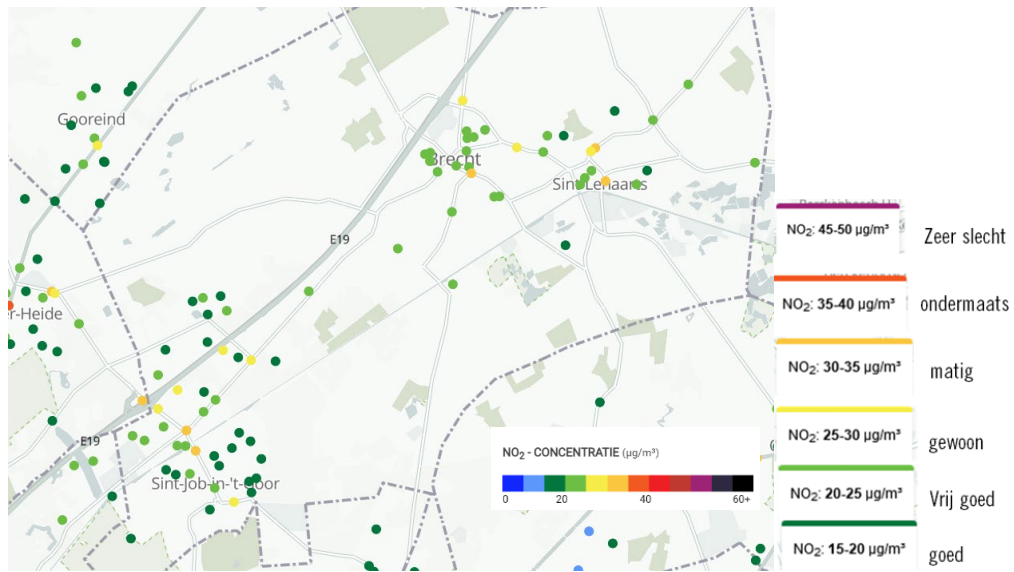
CURIEUZENEUZEN

Het burgerwetenschapsproject « Curieuzeneuzen » leverde voor de gemeente Brecht informatie op over de luchtkwaliteit. De meetpunten in de gemeente krijgen een score van goed tot matig. De Europese aanvaardbare drempel ligt sinds 2008 op een jaargemiddelde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (binnenkort wordt de norm mogelijk verscherpt naar $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$). De meetpunten van Brecht blijven onder de grens van $40 \mu\text{g}$. De strengere norm van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO met jaargemiddelde $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$) wordt op de gemeten plaatsen niet gehaald.

De punten met een matige luchtkwaliteit ($30\text{-}35 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$) in de gemeente:

- Sint-Job-in-'t Goor kruispunt N115 x N117;
- Sint-Job-in-'t Goor Brugstraat t.h.v. nr. 185;
- Brecht Vaartstraat t.h.v. kruispunt met Schoolstraat;
- Sint-Lenaarts Dorpstraat t.h.v. Leonardusschool;

– Sint-Lenaarts N115 t.h.v. nr. 44.



Figuur 90: Luchtqualiteit NO₂ burgerwetenschap (Curieuzeneuzen Vlaanderen, 2018)

5

PARTICIPATIE FASE I

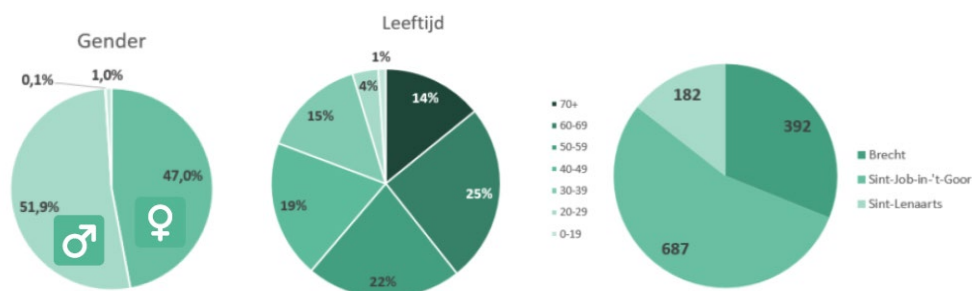
5.1. INLEIDING

In een eerste bevragsingsfase werd de burgers van Brecht gevraagd een enquête in te vullen via de tool Maplix (Mobiël 21). Naast algemene vragen rond gebruik van vervoersmiddelen, werd er ook specifiek gepolst naar knelpunten en knelpuntroutes en kansen voor verbetering. Daarnaast werden er ook klankbordgroepen georganiseerd voor enerzijds ambassadeurs van de verschillende stakeholders (verenigingsleven, politie, handelaren, ouderenvereniging, jeugddienst etc.) en anderzijds de gemeentelijke diensten per vakdomein (mobiliteit, ruimtelijke planning, jeugd, toerisme, lokale economie etc.). De synthese van deze participatiefase wordt hieronder weergegeven.

5.2. PROFIEL BEVRAAGDEN

5.2.1. ENQUÊTE (MAPLIXBEVRAGING)

De burgerbevraging telde 1437 respondenten. Van dit totaal kwamen er 687 uit deelgemeente Sint-Job, 392 uit Brecht en 182 uit Sint-Lenaarts. Er was algemeen een eerder goede genderbalans bij de respondenten. Ook de leeftijdsverdeling is tamelijk gelijk verdeeld. Het is de groep 0-19 die echter sterk ondervertegenwoordigd is in deze bevraging.



5.2.2. KLANKBORDGROEP

De interne klankbordgroep bestaat uit gemeentelijke ambtenaren/diensten en de politie.

De externe klankbordgroep bestaat uit een aantal personen die het verenigingsleven en openbaar leven in Brecht vormgeven.

Een verslag van de klankbordgroepsessies vindt men onder hoofdstuk 10 'bijlagen'.

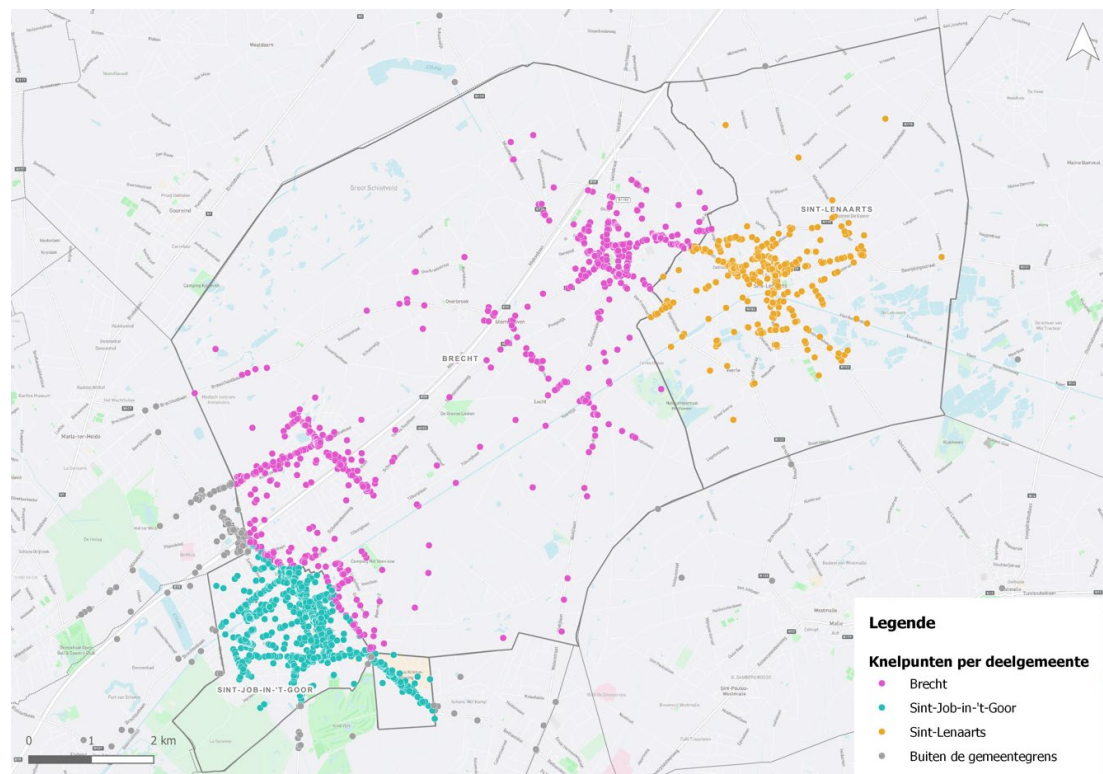
5.3. KNELPUNTEN ENQUÊTE

5.3.1. KNELPUNTEN OVERZICHT

Er werden in totaal 2938 knelpunten opgegeven. Verschillende van die knelpunten waren van toepassing op bepaalde kruispunten of straten, waardoor er voor 925 knelpunten een bundeling in 12 clusters kon gebeuren (zie verder analyse).

Sint-Lenaarts	471
Brecht	851
Sint-Job-In-'t-Goor	1419
Buiten de gemeentegrens	187
Totaal aantal getekende knelpunten	2928
Aantal knelpunten opgenomen in de synthese analyse (12 knelpuntlocaties)	925

Tabel 9: Aantal knelpunten per deekern Maplix bevraging



Kaart 10: Alle knelpunten per deekern (Maplix bevraging, Mobiel 21)

Onderstaande tabellen geeft de categorieën weer van knelpunten per deekern. Elk knelpunt werd hier aan één type gekoppeld. Het merendeel van de knelpunten ging over 'te veel verkeer', hoge snelheid, onvoldoende ruimte voor voetgangers en fietsers, onveilige infrastructuur en gevaarlijke oversteekplaatsen. Onderstaande kaart geeft de locaties van de aangegeven knelpunten weer.

Te veel verkeer	103
Hoge snelheid van het verkeer	99
Onvoldoende ruimte voor fietsers of voetgangers	45
Gevaarlijke oversteekplaats	53
Onveilige infrastructuur	37
Onveilig gevoel	28
Geparkeerde voertuigen die in de weg staan	22
Vorrang die niet gegeven wordt	17
Onduidelijke verkeerssituatie	16
Conflicten met andere weggebruikers	14
Ander gevaarlijk punt	14
Problemen met de verkeerslichten	13
Slechte verlichting	10
Totaal aantal getekende knelpunten in Sint-Lenaarts	471
Aantal knelpunten opgenomen in de synthese analyse Sint-Lenaarts	96

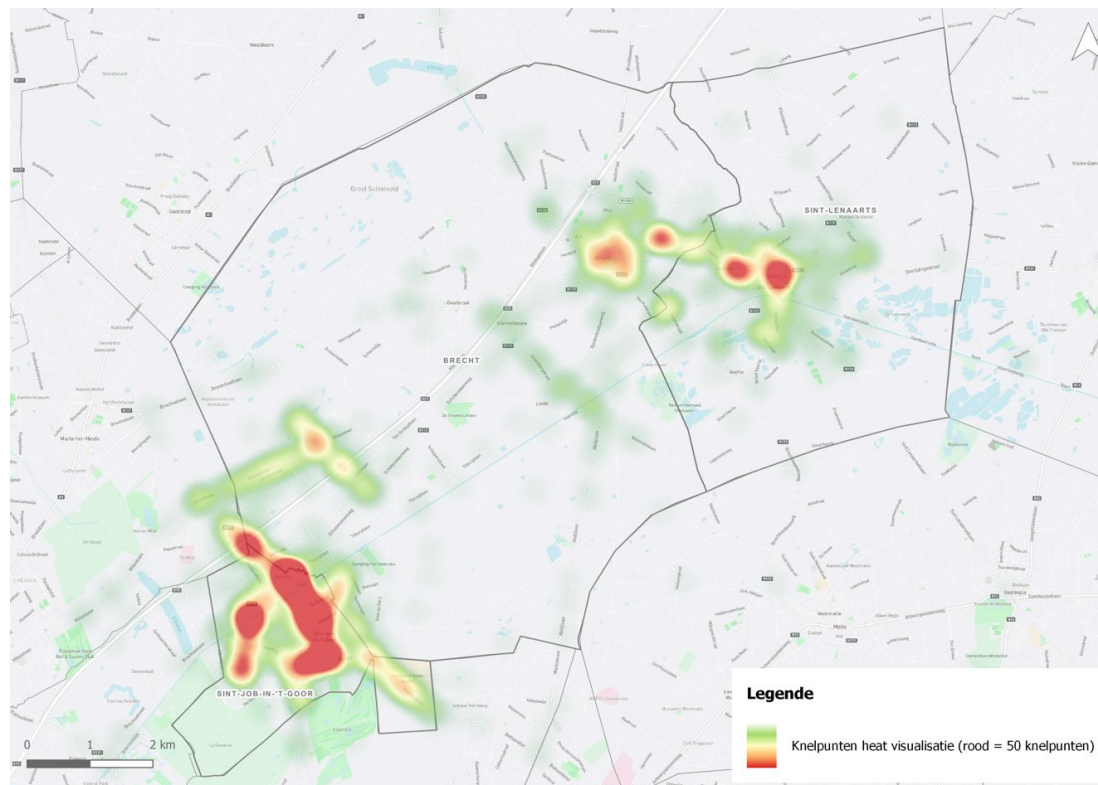
Hoge snelheid van het verkeer	167
Te veel verkeer	129
Onvoldoende ruimte voor fietsers of voetgangers	118
Onveilige infrastructuur	103
Gevaarlijke oversteekplaats	58
Onveilig gevoel	51
Geparkeerde voertuigen die in de weg staan	46
Conflicten met andere weggebruikers	40
Onduidelijke verkeerssituatie	39
Slechte verlichting	35
Vorrang die niet gegeven wordt	30
Ander gevaarlijk punt	19
Problemen met de verkeerslichten	16
Totaal aantal getekende knelpunten in Brecht	851
Aantal knelpunten opgenomen in de synthese analyse Brecht	139

Te veel verkeer	407
Hoge snelheid van het verkeer	195
Onveilige infrastructuur	125
Onvoldoende ruimte voor fietsers of voetgangers	112
Conflicten met andere weggebruikers	96
Vorrang die niet gegeven wordt	91
Gevaarlijke oversteekplaats	85
Geparkeerde voertuigen die in de weg staan	72
Onduidelijke verkeerssituatie	65
Problemen met de verkeerslichten	65
Onveilig gevoel	57
Ander gevaarlijk punt	26
Slechte verlichting	23
Totaal aantal getekende knelpunten in Sint-Job-In-'t-Goor	1419
Aantal knelpunten opgenomen in de synthese analyse Sint-Job-In-'t-Goor	690

Tabel 10: Aantal knelpunten per deelkern per type (elk knelpunt heeft slechts één type)

5.3.2. KNELPUNTENCLUSTERS

Onderstaande hittekaart toont de knelpuntendensiteit op een overzichtelijke manier. Hoe roder de omgeving, hoe meer knelpunten er werden aangegeven.



Kaart 11: Knelpunten bevraging hittekaart. Hoe roder, hoe meer knelpunten er werden doorgegeven (Maplix bevraging, Mobiel 21)

Uit de hittekaart komen 12 grotere knelpuntenclusters die de grote meerderheid van de doorgegeven knelpunten samenvat. De knelpunten die buiten deze 12 clusters vallen zijn uiteraard ook belangrijk. Hiervan wordt bijkomend een kritische analyse gemaakt door het studiebureau.

Deelkern Brecht

1. Mieksebaan tussen Rommersheide F en Sint-Jobsesteenweg
2. Lessiusstraat tussen Broeckhovenstraat en De Ring
3. Centrum ter hoogte van Lessiusstraat, Biest en Gasthuisstraat

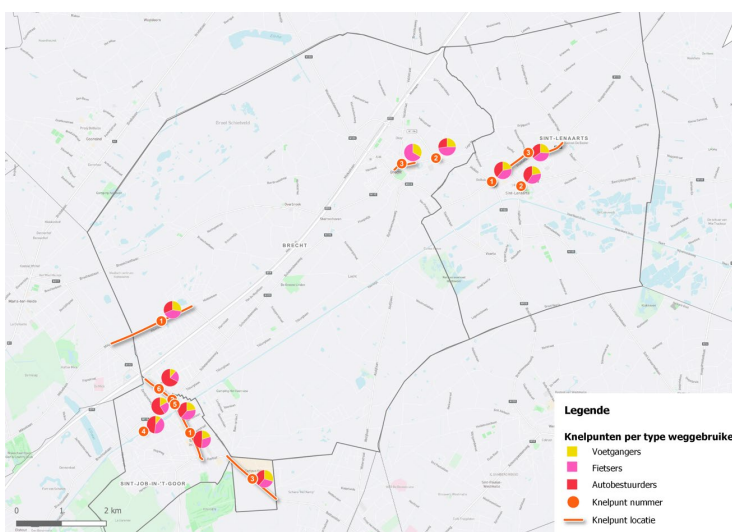
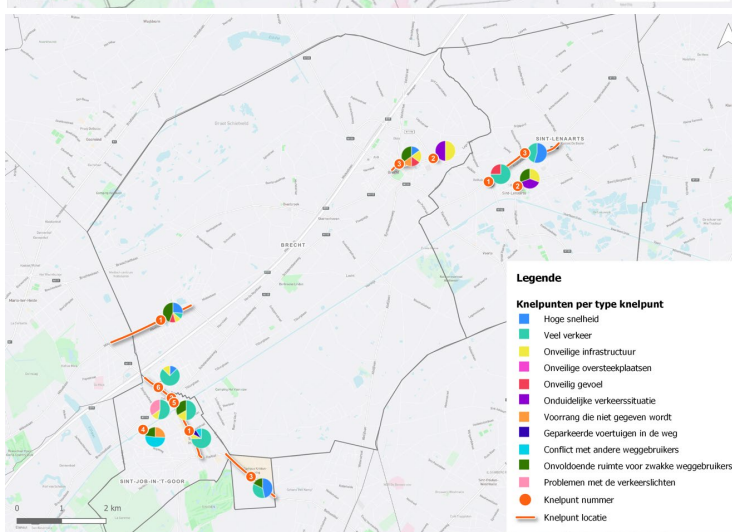
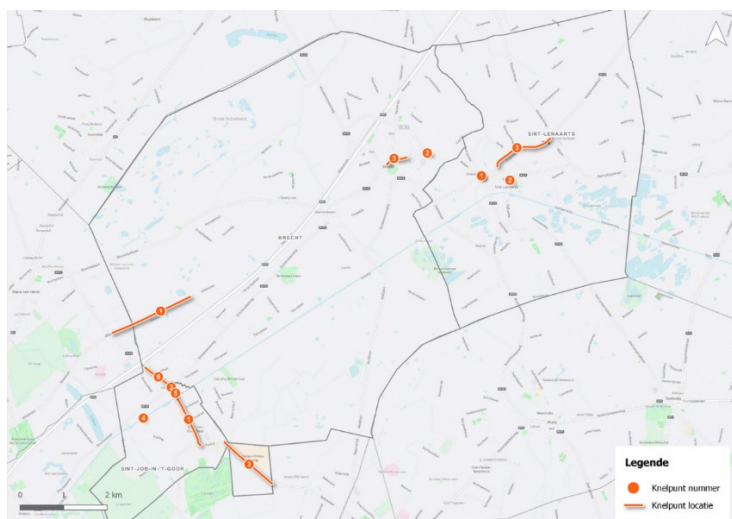
Deelkern Sint-Lenaarts

1. Ronde Heiken – Mallebaan – Molenheiken
2. Kruispunt Nieuwstraat – Dorpsstraat – Kerkstraat
3. Hoogstraatsebaan tussen Kloosterstraat en Dorpsstraat

Deelkern Sint-Job-in-'t Goor

1. Brugstraat tussen Kanaal en Kerklei

2. Kruispunt Eikenlei, Beukenlei en Brechtsebaan
3. Bethaniëlei tussen Kerkelei en Grovedreef
4. Brug Sluisvijfbaan
5. Handelslei tussen Eikenlei en Frans De Meyerstraat
6. Beukenlei tussen rond punt met Sint-Jobsesteenweg en Brechtsebaan



Kaart 12: 12 grotere knooppuntenclusters in de gemeente (Maplix bevraging, Mobiel 21)

Er werd daarnaast nog een uitgebreidere verkeerskundige analyse gemaakt op basis van Maplix. Samengevat in knooppuntenkaarten in hoofdstuk 10 ('bijlagen').

CLUSTERS DEELKERN BRECHT

1. Mieksebaan tussen Rommersheide F en Sint-Jobsesteenweg

Probleemstelling: Veel fietsers, autobestuurders en voetgangers duiden deze omgeving aan als knelpunt. Er wordt concreet aangegeven dat er onvoldoende ruimte is voor voetgangers en fietsers en dat verkeer er snel rijdt. Dit creëert een gevoel van onveiligheid.

Knelpuntbeschrijving: Op de Mieksebaan wordt vooral gewezen op het **gebrek aan fiets- en voetgangers-infrastructuur**. Het gemengd verkeer fietsers-auto's in combinatie met veel gemotoriseerd verkeer, eerder hoge snelheid (50 km/u), snelheidsovertredingen, kaarsrecht wegprofiel en een ondermaatse verlichting zorgt voor een erg **onveilig gevoel** bij de actieve weggebruikers. Vooral tijdens de spitsuren, wanneer heel wat scholieren uit Brecht naar en van de middelbare scholen in Brasschaat fietsen langs deze weg, is de situatie er precair omdat er dan veel **conflicten** ontstaan tussen de fietsende scholieren en de auto's die de fietsers inhalen.

Maatregelen: Er zijn recent verkeersdrempels geplaatst om de snelheid naar beneden te halen, maar dit is volgens de respondenten onvoldoende.

2. Lessiusstraat tussen Broeckhovenstraat en De Ring

Probleemstelling: Vooral fietsers, maar ook autobestuurders en voetgangers duiden deze omgeving aan als knelpunt. Er wordt vooral gewezen op de onveilige oversteekplaats, onveilige infrastructuur en de leesbaarheid van de verkeerssituatie.

Knelpuntbeschrijving: Enerzijds is er de oversteekplaats met verkeerseiland die door fietsers en voetgangers als onveilig en oncomfortabel wordt aanzien. De slalombewegingen op het middeneiland zijn scherp en niet aangepast aan buitenmaatse fietsen. Ook wordt er een gebrek aan zichtbaarheid gemeld door de verkeersborden op het middeneiland. Daarnaast is het fietspad richting Sint-Lenaarts te smal om comfortabel als tweerichtingspad gebruikt te worden. Meerdere respondenten geven ook aan dat het autoverkeer op dit punt vaak erg snel rijdt, en dat het huidige snelheidsregime van 70 km/h te hoog is. Er wordt ook aangegeven dat de bocht van en naar De Ring moeilijk te nemen is voor bussen, wat soms voor vertragingen en hachelijke situaties zorgt.

Maatregelen: Een fietstunnel en verbeterde verlichting wordt door meerdere respondenten gezien als de ideale oplossing voor de oversteek.

3. Centrum ter hoogte van Lessiusstraat, Biest en Gasthuisstraat

Probleemstelling: Dit knelpunt wordt bijna louter door voetgangers en fietsers ervaren. Volgens de bevrageden is er te weinig plaats voor de actieve weggebruikers op deze doortocht. Onder meer door de snelheid en beperkte infrastructuur geven verschillende burgers aan hier een onveiligheidsgevoel te hebben.

Knelpunt: De huidige fietssuggestiestroken bieden onvoldoende veiligheid, zeker voor jonge kinderen, waardoor heel wat fietsers aangeven dat ze op het voetpad fietsen om conflicten met het gemotoriseerd verkeer te vermijden. Autobestuurders geven ook onvoldoende voorrang aan overstekende voetgangers aan de zebrapaden.

De verkeerslichten op het kruispunt met de Veldstraat zorgen ook voor enige controversie. Sommige respondenten vinden deze oplossing overkill voor de geringe hoeveelheid verkeer, terwijl anderen aangeven dat rechtsafslaande autobestuurders onvoldoende rekening houden met fietsers die rechtdoor fietsen. Verder wordt de uitrit van de parking van het WZC Sint-Maria Brecht ook als pijnpunt aangeduid. Tijdens de spitsuren is er veel verkeer die deze parking in- en uitrijdt, wat, in combinatie met een slechte zichtbaarheid door geparkeerde voertuigen, zorgt voor een onveilig gevoel bij fietsende scholieren op het fiets- en voetpad.

Oplossing: geen concrete oplossingen aangereikt door de bevrageden. Er is een studie lopende die focust op deze centrumdoortocht.

CLUSTERS DEELKERN SINT-LENAARTS

1. Rotonde Heiken – Mallebaan – Molenheiken

Probleemstelling: deze rotonde wordt aangeduid door vooral autobestuurders en fietsers. Er is teveel verkeer, de oversteekplaatsen zijn niet veilig, wat leidt tot een onveiligheidsgevoel.

Knelpunt: Enerzijds de grote verkeersstromen, met een aanzienlijk aandeel vrachtverkeer die vooral tijdens de spitsuren leiden tot een zeer beperkte doorstroming. Als gevolg hiervan zou er regelmatig sluipverkeer ontstaan in de achterliggende wijkstraten (achter Heiken). Daarnaast worden fietsers regelmatig te laat opgemerkt of over het hoofd gezien door autobestuurders.

Oplossing: Er wordt gesuggereerd dat gerichte politieacties in samenwerking met de naburige gemeente Malle zou kunnen helpen. Er wordt daarnaast een limiet op het aantal vrachtwagens in de buurt gevraagd, bijvoorbeeld door enkel lokaal vrachtverkeer (met bestemming KMO zones Brecht) toe te laten. Velen stellen vast dat het rondpunt in het algemeen gevaarlijk is, met heel wat weggebruikers die de voorrangregels niet volgen en onaangepast rijgedrag vertonen. Ook wordt de voorrangssituatie voor fietsers enkel met borden aangegeven, en niet met haaiantanden, wat voor verwarring en gevaarlijke situaties zorgt.

2. Kruispunt Nieuwstraat – Dorpsstraat – Kerkstraat

Probleemstelling: Auto's en fietsers geven het frequents dit knelpunt aan. Concreet is de verkeerssituatie op dit kruispunt onduidelijk, wat onder meer leidt tot een gevaarlijke oversteekbaarheid, naast te weinig plaats voor de actieve weggebruikers.

Knelpunt: De verkeerssituatie op dit kruispunt wordt als chaotisch en onveilig ervaren. De voorrangregels op de kruispunten zijn niet duidelijk en niet intuïtief. Hierdoor moet men als fietser erg voorzichtig zijn. Fietsers moeten op de weg rijden, omdat er geen fietspaden zijn. Sommige bestuurders weten niet dat dit een kruispunt is. Het centrum van St.-Lenaarts is onlangs heraangelegd, maar de nieuwe situatie leidt soms tot gevaarlijke verkeerssituaties, zeker tijdens de markt. Er zijn maar twee zebrapaden, wat volgens de respondenten niet voldoende is voor dit kruispunt met een groot aantal aftakkingen. De heraangelegde dorpels zijn erg mooi, maar bij regen- of vriesweer vaak ook erg glad zijn, wat gevaarlijk is voor fietsers.

Oplossing: geen concrete oplossing aangereikt door bevrageden, maar vraag naar beter leesbaar kruispunt en betere oversteekbaarheid.

3. Hoogstraatsebaan tussen Kloosterstraat en Dorpsstraat

Probleemstelling: Fietsers, autobestuurders en in mindere mate voetgangers maken op dit punt gewag van veel verkeer, hoge snelheid en gevaarlijke oversteekplaatsen.

Knelpunt: Op de Hoogstraatsebaan signaleren autobestuurders vooral de grote hoeveelheid verkeer. Dit leidt tot drukte aan de verkeerslichten en algemeen tijdsverlies. Daarnaast geven zij aan dat de doorsnede van de rotonde te klein is en soms tot opstoppingen leidt. Het op- en afrijden van de parking frituur 't Keteltje zorgt voor conflict met verkeer op Hoogstraatsebaan. Ook wordt voorgesteld om aan het kruispunt van de N115 met de Dorpsstraat een voorsorteerstrook naar links te voorzien voor het verkeer dat van Hoogstraten komt, omdat zich hier regelmatig files vormen als er mensen willen afslaan richting het centrum van Brecht.

De actieve weggebruikers daarentegen signaleren vooral gevaarlijke situaties omdat het fietspad soms gedeeld wordt met voetgangers en als gevolg van de hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer dat, na de trajectcontrole op het grondgebied van Hoogstraten, de 'verloren tijd' wil goedmaken in Sint-Lenaarts. Ook vragen zij om de verkeerslichten veiliger af te stellen, zodat fietsers met een gerust gemoed kunnen oversteken als er auto's uit het dorp/Dorpsstraat komen aangereden. Ook het gebrek aan oversteekplaats voor voetgangers en fietsers op de plaats waar het wandelpad vanaf de kerk van Sint-Lenaarts uitkomt op de Hoogstraatsebaan is een doorn in het oog. Dit wordt door enkele respondenten immers als een heel aantrekkelijke alternatieve fiets- (mits verharding van de ondergrond) en wandelroute naar het centrum gezien.

Oplossing: een aparte linksafslagstrook op kruispunt N115 x Dorpsstraat, oversteekbaarheid fietsers en voetgangers verbeteren door aangepaste lichtenregeling, verbeteren doorsteek kerk-Hoogstraatsebaan.

CLUSTERS DEELKERN SINT-JOB-IN-'T GOOR

1. Brugstraat tussen Kanaal en Kerklei

Probleemstelling: vooral autobestuurders en fietsers, maar ook vele voetgangers geven aan dat er zeer veel verkeer rijdt op de Brugstraat. Dit is tevens het grootste knelpunt. Overige knelpunten op deze straat is het conflictpotentieel met andere weggebruikers, enkele gevaarlijke oversteekplaatsen, geparkeerde voertuigen die in de weg staan en onveilige infrastructuur.

Knelpunt: De Brugstraat wordt gekenmerkt door een bijzonder drukke verkeerssituatie met veel gemotoriseerd verkeer. Deze straat is een belangrijke doorgangstraat van en naar de omliggende gemeenten, de autostrade, scholen, winkels en recreatievoorzieningen. Alles komt hier samen. Door die drukte ontstaan er vaak lange files, in het bijzonder wanneer de brug aan het Kanaal open staat. Zowel tijdens de werkdagen als in het weekend staan autobestuurders hier lang stil in het verkeer en ontstaat er veel frustratie. Door de drukte hebben bewoners in de straat het moeilijk om van hun oprit af te rijden (en van de oprit van supermarkten), en ondervinden bewoners uit omliggende wijken moeilijkheden om de Brugstraat op te rijden.

Die files zorgen eveneens voor overlast bij de actieve weggebruikers. Die voelen zich in de eerste plaats onveilig om de zijstraten over te steken langs de Brugstraat. Autobestuurders zijn gejaagd en willen zich tussen de wachtende auto's invoegen, en vergeten zo te kijken naar de voetgangers en fietsers. Zo gebeurden er in de Brugstraat al veel bijna-aanrijdingen. Om de Brugstraat zelf over te steken zijn er in principe voldoende zebrapaden voorzien. Toch worden deze ook als onveilig ervaren. Door de vele files staan auto's regelmatig stil op de zebrapaden. Hierdoor verliezen ze hun zichtbaarheid en ook hun functie. Daarnaast ondervinden voetgangers en fietsers last van de vele uitlaatgassen van de stilstaande voertuigen. Bovendien voelen fietsers zich onveilig door een gebrek aan ruimte en onveilige fietsinfrastructuur. Hoewel er een fietspad voorzien is, wordt dit als erg smal ervaren. In het bijzonder doordat het fietspad in beide richtingen gebruikt wordt (en sinds de laatste jaren grotendeels door e-bikes en speed pedelecs). Bovendien wordt het fietspad ook regelmatig door voetgangers gebruikt (die op hun beurt een smal voetpad hebben). Doordat het fietspad rakelings langs de rijbaan loopt, zijn er weinig uitwijkmogelijkheden. Dit resulteert in gevaarlijke situaties en conflict tussen fietsers, voetgangers én autobestuurders. Bovendien melden fietsers de

aanwezigheid van gevaarlijke obstakels op het fietspad (bv. borden, palen, verkeerslicht). Daarnaast staan er ook regelmatig auto's geparkeerd op het fietspad, vooral tijdens de spitsuren van de school (ouders die hun kinderen ophalen of afzetten). Hierdoor moeten fietsers regelmatig uitwijken op het voetpad of op de rijbaan.

2. Kruispunt Eikenlei, Beukenlei en Brechtsebaan

Probleemstelling: De knelpunten in de Brugstraat lopen door tot op het kruispunt N115 x N117 waar grote verkeersstromen samenkomen. Vooral voor autobestuurders wordt dit als een zeer groot knelpunt gezien, maar ook fietsers en in mindere mate voetgangers ondervinden hier hinder. Er is zeer veel verkeer, er worden problemen met de verkeerslichtenregeling gemeld en ook de infrastructuur wordt als onveilig beschouwd, met risico op conflicten met andere weggebruikers.

Knelpunt: Op dit kruispunt komt er veel (doorgaand) verkeer samen, in die mate dat het de capaciteit van het kruispunt overschrijdt, kortom een bottleneck. Wanneer de brug aan het kanaal geopend is, ontstaan hier erg gevaarlijke situaties en files. Autobestuurders kunnen lang staan wachten om af te kunnen slaan, en staan regelmatig stil in het midden van het kruispunt.

Het kruisende verkeer uit de verschillende invalswegen komt dagelijks in conflict door onvoldoende ontruimingstijd op het kruispunt. Deze situatie wordt versterkt door een 'slechte afstelling' van de verkeerslichten en een gebrek aan zichtbaarheid op het aankomend verkeer bij het afslaan. Vooral om af te slaan richting de Brugstraat loopt het stroef. Daar kunnen er telkens maar een paar auto's door het groene licht rijden. Autobestuurders zijn gefrustreerd door de lange wachttijden en negeren op die manier regelmatig de rode lichten. Dit zorgt op zijn beurt voor gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers, die zich niet veilig voelen om over te steken. Bovendien is het kruispunt niet conflictvrij en bevat het volgens de fietsers verschillende hindernissen.

Oplossingen: verkeerslichtenregeling optimaliseren.

3. Bethaniëlei tussen Kerklei en Grovedreef

Probleemstelling: Autobestuurders, fietsers en voetgangers geven hier allen aan dat er teveel verkeer rijdt op de assen, dat de snelheid te hoog ligt en de ruimte voor de actieve weggebruiker te beperkt is.

Knelpunt: De Bethaniëlei slikt dagelijks een grote hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (auto's, zwaar vervoer en bussen), dat bovendien aan hoge snelheid voorbijrijdt. Het snelheidsregime in de Bethaniëlei laat (afwisselend) 50 km/u en 70 km/u toe, met een zone 30 ter hoogte van de ingang van campus Kristus-Koning. Die snelheidsregeling lijkt niet voor iedereen gekend, en wordt helemaal niet gerespecteerd. Het rechte wegprofiel heeft een 'autostrade-effect'. Gevaarlijke inhaalmanoeuvres aan hoge snelheid zijn er frequent.

De hoge snelheid zorgt voor heel wat overlast en problemen. In de buurt van de school is de oversteekbaarheid slecht en de zichtbaarheid op de oversteekplaatsen beperkt door de geparkeerde (school)bussen. Daarnaast ondervinden buurtbewoners hinder van lawaai, trillingen en moeilijkheden om op een veilige manier van hun oprit te rijden. Bovendien veroorzaken de vele halterende bussen (aan bushaltes) gevaarlijke situaties waarbij de snel rijdende auto's abrupt moeten remmen of op een gevaarlijke manier de bussen inhalen. Ook andere autobestuurders voelen zich hierdoor onveilig in deze straat.

Daarnaast melden de zwakke weggebruikers een gebrek aan ruimte om zich veilig te kunnen verplaatsen in de Bethaniëlei. Er is een smal fietspad aanwezig dat dienst doet als fiets- én voetpad. Bovendien wordt dit fietspad in beide richtingen gebruikt. Doordat voetgangers (vooral schoolgaande kinderen) verplicht zijn het fietspad te gebruiken, ontstaat er dikwijls conflict. Voetgangers voelen zich onveilig en moeten dikwijls op de grasberm uitwijken om de snel rijdende fietsers (bv. speedpedelecs) te ontwijken. Fietsers hebben geen uitwijkmogelijkheden op de drukke Bethaniëlei.

Oplossingen: onder meer beschermen schoolomgeving, verbeteren oversteekbaarheid en duidelijke afbakening snelheidszones, degelijke voetgangers/fietsinfrastructuur, snelheidsremmende maatregelen.

4. Brug Sluisvijfbaan

Probleemstelling: Vooral autobestuurders en fietsers duiden deze brug als conflictpunt aan, door het conflictpotentieel, de voorrangregeling die niet wordt nageleefd en weinig ruimte voor actieve weggebruikers.

Knelpunt: Conflictpunt tussen de verschillende weggebruikers door een gebrek aan ruimte om al het verkeer samen te laten doorstromen. De brug is vrij smal, en de voorrangregeling is niet duidelijk of wordt niet gerespecteerd. Door een gebrek aan zichtbaarheid op het aankomend verkeer door geparkeerde voertuigen merkt men de auto's die voorrang hebben vaak te laat op, waardoor de voorrang niet verleend wordt.

Daarnaast voelen fietsers zich op dit punt niet veilig. Het fietspad houdt plots op aan het begin van de brug, waardoor fietsers over de rijbaan moeten fietsen (geen rugdekking). Daarnaast loopt er parallel met het kanaal een fietssnelweg ('jaagpad'). Die fietssnelweg kruist de Sluisvijfbaan vlak voor de brug. Fietsers zijn hier verplicht de auto's voorrang te geven (haaiantanden op fietspad bij oversteek baan). Die voorrangregeling wordt niet gerespecteerd, in het bijzonder door snel rijdende e-bikes en speedpedelecs, waardoor er gevaarlijke situaties en bijna-aanrijdingen ontstaan aan deze oversteek.

Tenslotte melden ook voetgangers zich onveilig te voelen om deze brug te kruisen door een gebrek aan ruimte. Er is een smal verhoogd voetpad voorzien aan beide kanten, dat rakelings aan de rijbaan grenst. Voetgangers, in het bijzonder met een hond of kinderwagen, voelen zich niet veilig om dit voetpad te gebruiken. Voetgangers melden bovendien een gebrek aan oversteekinfrastructuur op deze locatie.

Oplossingen: voorrangregeling bekijken, veiligheid en oversteekbaarheid verbeteren.

5. Handelslei tussen Eikenlei en Frans De Meyerstraat

Probleemstelling: Dit knelpunt hangt nauw samen met de knelpunt Brugstraat en kruispunt Eikenlei x Beukenlei x Brechtsebaan. Er is zeer veel verkeer op deze baan tijdens de spitsuren. Daarnaast is er op dit wegsegment ook weinig plaats voor de actieve weggebruikers. Zowel fietsers, autobestuurders als voetgangers duiden dit knelpunt aan.

Knelpunt: De drukste aan verkeer geeft dezelfde problemen als bij het knelpunt Brugstraat. Zeker wanneer de brug openstaat is er een blokkering. Bewoners uit de omliggende wijken kunnen moeilijk invoegen.

Voor de zwakke weggebruikers is er vooral een probleem door een gebrek aan voldoende ruimte om zich te verplaatsen. Het fietspad en aanliggende voetpad richting centrum zijn erg smal en in slechte staat. Door obstakels zijn voetgangers vaak genoodzaakt om uit te wijken en het fietspad te gebruiken. Er ontstaan zo veel conflict- en onveilige situaties. Daarenboven melden actieve weggebruikers fout geparkeerde voertuigen die op het fietspad en voetpad geparkeerd staan. In de rijrichting noorden voelen fietsers zich vooral onveilig door openslaande deuren van de geparkeerde auto's vlak naast het fietspad.

Oplossingen: verbeteren infrastructuur voetgangers en fietsers, kruispunt N115 x N117 aanpakken (te starten met lichtenregeling).

6. Beukenlei tussen rond punt met Sint-Jobsesteenweg en Brechtsebaan

Probleemstelling: Dit knelpunt op de Beukenlei hangt nauw samen met het knelpunt op het kruispunt Beukenlei x Handelslei. Er is zeer veel (doorgaand) verkeer en filevorming tijdens de spitsuren. Dit knelpunt wordt voornamelijk door autobestuurders aangehaald, maar ook enkele voetgangers en fietsers geven dit knelpunt op. Sint-Job heeft momenteel slechts één verbindingssas met de snelweg, waardoor het verkeer samenkomt op de as Brugstraat-Handelslei-Beukenlei.

Knelpunt: De combinatie van stilstaand verkeer richting kruispunt en het vele verkeer aan hoge snelheid richting E19, maakt het voor bewoners uit de omliggende wijken én voor autobestuurders die van een parking rijden (van bv. Lidl) gevaarlijk om veilig in te voegen op de Beukenlei. Dit snelheidsverschil, in combinatie met slechte zichtbaarheid en beperkte oversteekbaarheid zorgt er ook voor dat voetgangers en fietsers zich hier niet veilig voelen.

Oplossing: kruispunt N115 x N117 aanpakken (te starten met lichtenregeling) en oversteekbaarheid verbeteren.

5.3.3. KNELPUNTENROUTES

Er werd ook gepolst naar de routes die worden genomen door elke weggebruiker en hoe het gevoel is naar aangenaam verplaatsen en veiligheid.

ROUTES PER VERVOERSWIJZE

Onderstaande kaarten geven de routes weer per vervoerswijze die werden aangeduid door de bevrageden. Het geeft een beeld van het belang van de assen binnen het netwerk, maar evengoed van de intensiteit van knelpunten die er ontstaan.

Algemene bevindingen

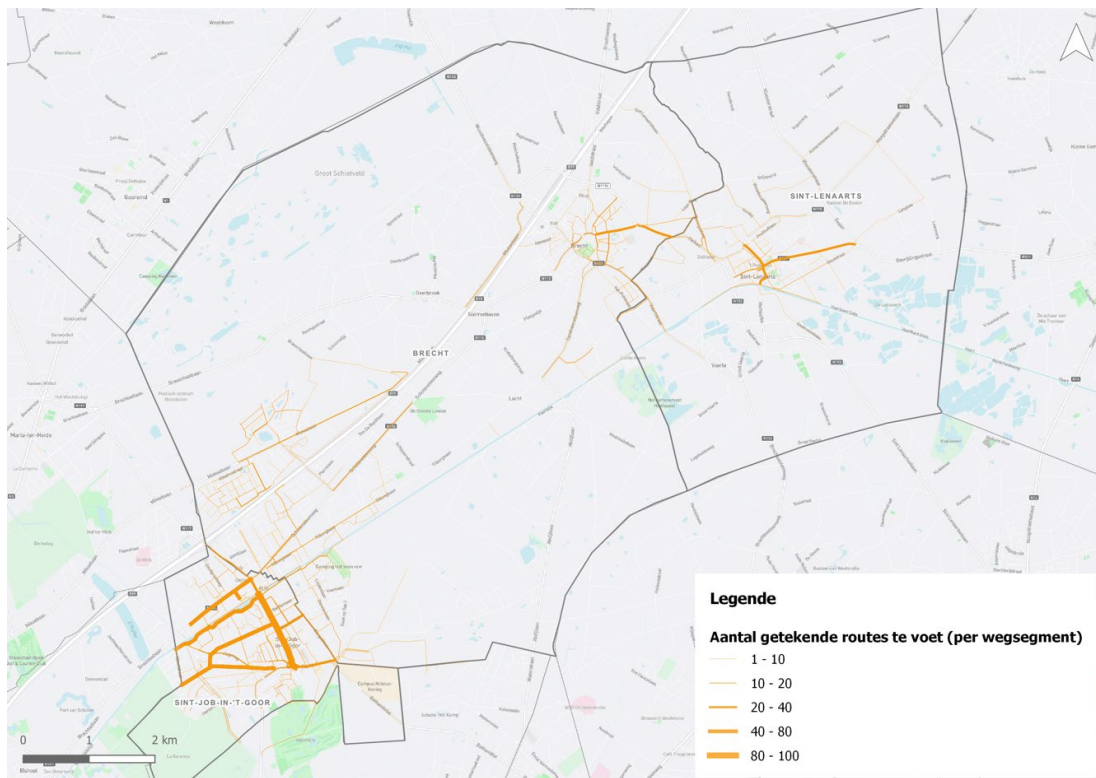
De grotere assen zijn belangrijk voor alle vervoerswijzen. De kruispunten op die wegen, waar verkeersstromen samenkomen, zijn hier bijgevolg een belangrijk focuspunt.

Voetgangers en fietsers gebruiken eveneens het fijnmazig lokaal netwerk. Voor voetgangers is dit binnen de wijk, voor fietsers naast verplaatsingen binnen de wijk ook tussen de kernen en tussen de wijken.

De afstand tussen kern Brecht en kern Sint-Job is eerder groot, wat zich ook uit in de interactie tussen de kernen door fietsers. Er is een grotere samenhang tussen de kernen van Brecht en Sint-Lenaarts.

Stappers

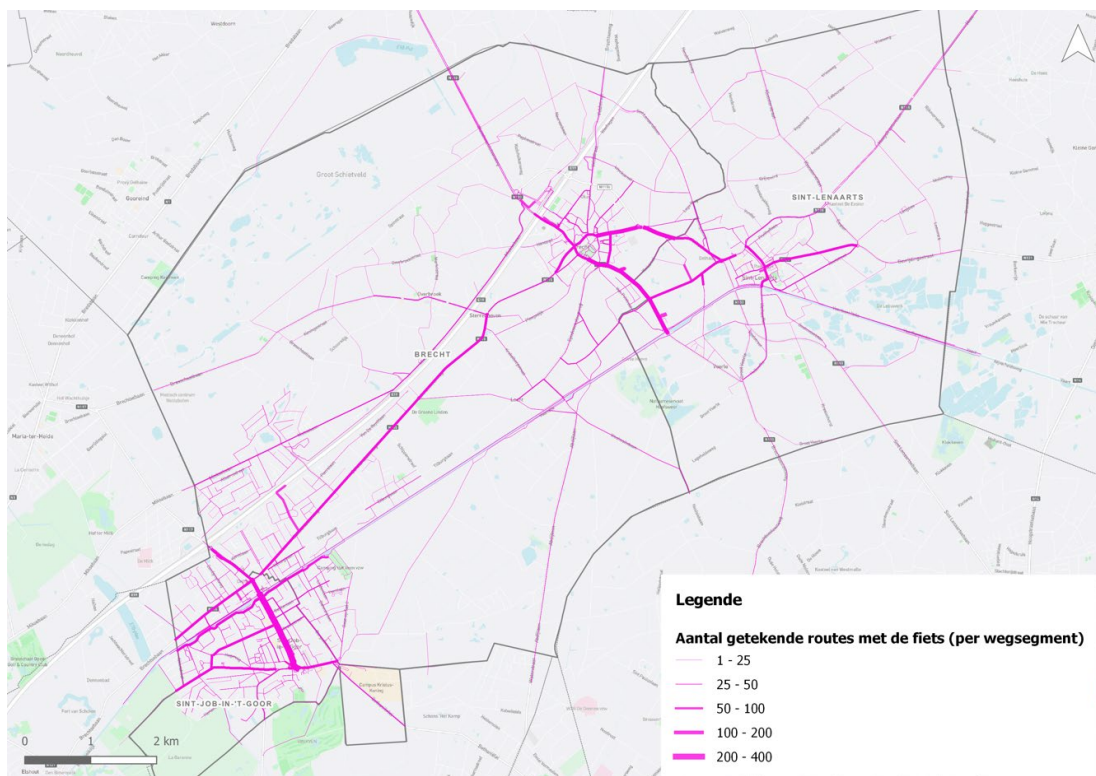
De meest getekende assen in Sint-Job zijn de Brugstraat met zijstraten Vaartlaan, Hogebaan, Eikenlei, Braakstraat en Zandstraat. In Brecht is de as Biest-Lessiusstraat het meest getekend. In Sint-Lenaarts is dit de as Dorpsstraat-Heihoefke en de Kerkstraat.



Kaart 13: Gebruikte routes voetgangers (Maplix bevraging, Mobiel 21)

Trappers

In de kern Sint-Job zijn ook door fietsers de paden aangeduid die door voetgangers als maatgevend worden beschouwd. Daarnaast zijn ook de Ebeslaan, Kerklei, Beukenlei en Schotensteenweg van groot belang. In Overbroek hebben de Mieksebaan en Kapelstraat de belangrijkste functie voor de fietsers. In Brecht is de doortocht Biest-Lessiusstraat en Vaartstraat-Venusstraat-Bethovenstraat veelvuldig aangeduid. De Schoolstraat maakt de verbinding tussen beide assen. Opvallend is ook dat bijna alle wegen in het centrum zijn aangeduid als routes en dat er geen dominante fietsroutes zijn binnen de wijken zelf. Veelgebruikte fietsassen in Sint-Lenaarts blijken de Kerkstraat en Dorpsstraat te zijn, met daarnaast in mindere mate gebruik van de steenwegen tussen de kernen. Ook Molenheiken biedt een interessante doorsteek. Klein-Veerle is met Brecht vooral verbonden via de Vaartstraat en met Sint-Lenaarts via Heihoefke. De fietsroute langs het kanaal komt opvallend weinig voor bij de aangeduide fietsroutes.

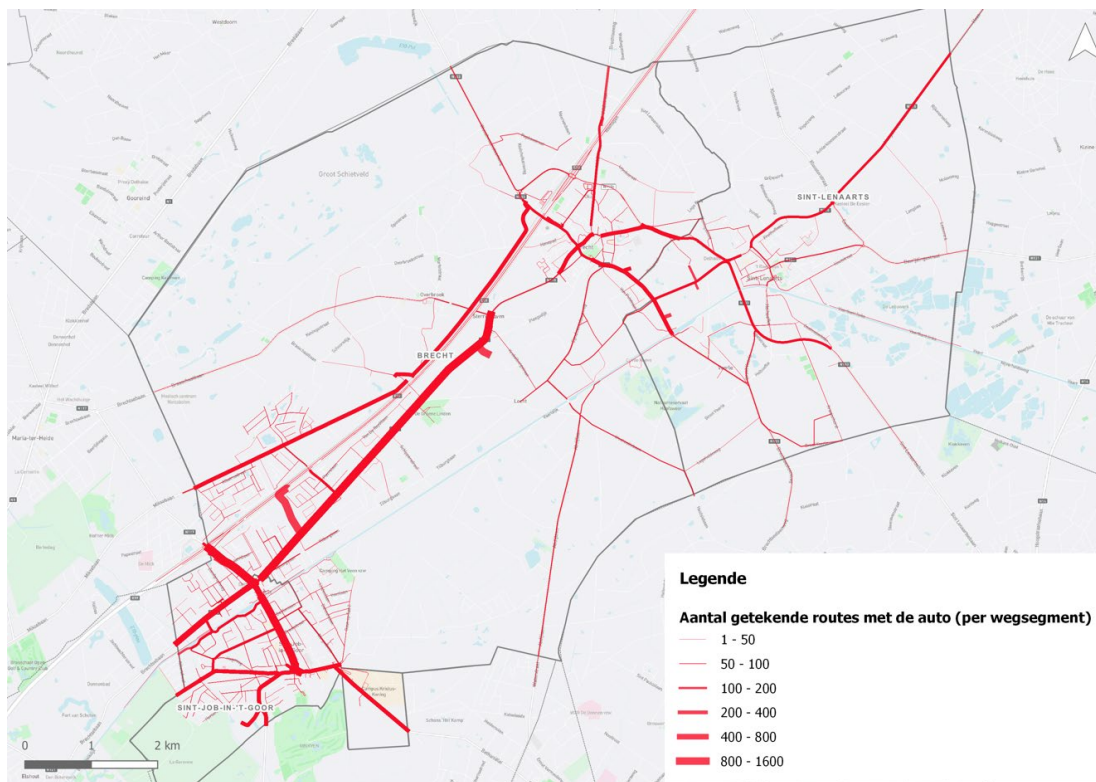


Kaart 14: Gebuikte routes fietsers (Maplix bevraging, Mobiel 21)

Gemotoriseerd verkeer

Bromfietsers en motorrijders hebben de Mieksebaan en Beukenlei-Brugstraat als dominante assen aangeduid. Het aantal aangeduide routes ligt hier weliswaar veel lager dan bij de andere vervoerswijzen, in lijn met het gebruik ervan.

De intens gebruikte assen door het gemotoriseerd verkeer vallen ongeveer samen met de belangrijkste wegen in Brecht, de wegen met de hoogste wegcategorisering. In Sint-Job blijken de Hogebaan, Vaartlaan en Zandstraat als lokale wijkontsluitingswegen gebruikt te worden. De samenkomst met het bovenlokale verkeer die de Bethaniëlei en Kattenhoflaan volgen zorgt voor een druk op de Brugstraat en op het kruispunt Brugstraat x Beukenlei x Eikenlei x Schotensteenweg, waar ook het verkeer vanuit Brecht en de E19 op uitkomt. De Mieksebaan is eveneens een veelvuldig aangeduide as. In Brecht worden vooral de doortochtroutes aangeduid. De Ring is veel minder opgenomen. In Sint-Lenaarts wordt de Mallebaan, Hoogstraatsebaan, Klein-Veerle en Molenheiken aangeduid als routes.



Kaart 15: Gebruikte routes gemotoriseerd verkeer (Maplix bevraging, Mobiel 21)

AANGENAAMHEID & VEILIGHEID

De kaarten zijn in detail raadpleegbaar onder hoofdstuk 10 'bijlagen'.

Stappers & trappers

De meeste wijkwegen in **Sint-Job** worden als eerder niet-aangenaam bestempeld. Ook fietsers maken die observatie. Dit toont dat er veel gemengd verkeer plaatsvindt en dat de druk op de Brugstraat ook impact heeft op de zijstraten. Dit uit zich ook op de veiligheidskaart van stappers en trappers, die de Sint-Jobse wijkstraten vaak onveilig vinden. Er is bijgevolg geen echt veilig alternatief voor de Brugstraat, ondanks de verschillende parallelle wegen. Eenzelfde stramien is af te lezen uit de straten rond de Beukenlei. Positiever staan voetgangers tegenover de omliggende straten van camping Het Veen, de straten aangrenzend aan La Garenne en de wijk ten noorden van de Mieksebaan. Fietsers geven daar een lagere score. De kanaalfietsroute krijgt algemeen een goede score. De Mieksebaan scoort matig tot slecht bij de fietsers, net als de Bethaniëlei.

In **Brecht** is de omgeving van het Gemeentepark van goede kwaliteit. Daarnaast worden hier de wijkstraten zelf wel als aangenaam en veilig ervaren door voetgangers. De onveilige en onaangename wandel- en fietsassen bevinden zich ten oosten van het centrum, tussen begraafplaats en Schoolstraat en tussen de kernen Brecht en Sint-Lenaarts. De doorsteek tussen Klein-Veerle en Sint-Lenaarts via de Bosstraat wordt ook als onveilige fietsroute bestempeld, wat van het kanaal het enige veilige alternatief maakt.

In **Sint-Lenaarts** worden de centrumstraten als matig tot goed beoordeeld op vlak van aangename wandel- en fietservaring en veiligheid. Richting Hoogstraten daalt de kwaliteit sterk voor voetgangers. Dit is niet per se zo voor de fietsers, die deze assen als eerder veilig beschouwen. Ook de fietsassen tussen Sint-Lenaarts en Loenhout worden algemeen als aangenaam en veilig aangeduid. De Kerkstraat wordt als onveilig ervaren door zowel fietsers als voetgangers, de Houtstraat is een veilig alternatief voor fietsers. De Abdijlaan wordt als onveilige fietsroute bestempeld, wat grotendeels door de gebrekkige infrastructuur komt.

Gemotoriseerd verkeer

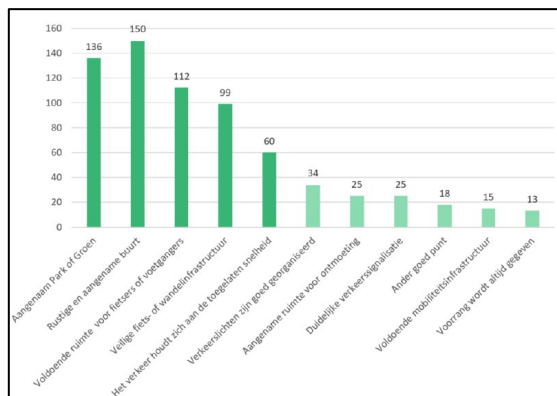
De enkele straten die door de brommers-motorrijders zijn aangeduid worden eerder als onaangenaam beschouwd. Het gaat in **Sint-Job** om de Mieksebaan, Bethaniëlei en Abdijlaan. De Mieksebaan wordt als eerder veilig aangeduid, de Bethaniëlei en Abdijlaan zijn (eerder) onveilig. Ook bij de autobestuurders komen deze straten in Sint-Job terug als eerder onveilig. Een andere onveilige route voor autogebruikers is de omgeving van het kanaal en de plaats waar de Brugstraat het kanaal oversteekt. Een reden hiervoor is de kruising met de fietssnelweg (voorrangssituatie). De parking tussen Kerklei en Bethaniëlei, naast campus Kristus-Koning wordt ook als een onveilige plaats beschouwd. Er zijn veel wegen die er aantakken, veel opeenvolgende voorrangssituaties. De grotere en kleinere wegen rond de kern van Sint-Job worden als aangenaam en eerder veilig beoordeeld. De wegen in en door de wijken krijgen een lagere beoordeling.

In **Brecht centrum en Sint-Lenaarts** centrum wordt de meerderheid van de straten als aangenaam en veilig beschouwd door autobestuurders. In Brecht wordt specifiek op gevaarlijke situaties gewezen aan het OCMW. Enkele straten rond de kernen van Brecht krijgen een eerder matige tot slechte beoordeling. Zo ook onder meer de Ring, Hofstraat, Broeckhovenstraat en Kanaallaan. De meeste overige straten (bijv. Wuustwezelsteenweg) komen beter uit de analyse. Rond Sint-Lenaarts worden de straten ten noorden en noordoosten van de kern als veilig en aangenaam beschouwd. Ten zuiden en zuidoosten van de kern zijn er verschillende banen met een matige beoordeling op vlak van aangename rijervaring en veiligheid: Mallebaan, Groot-Veerle, Oostmalsebaan, Vaarkant links...

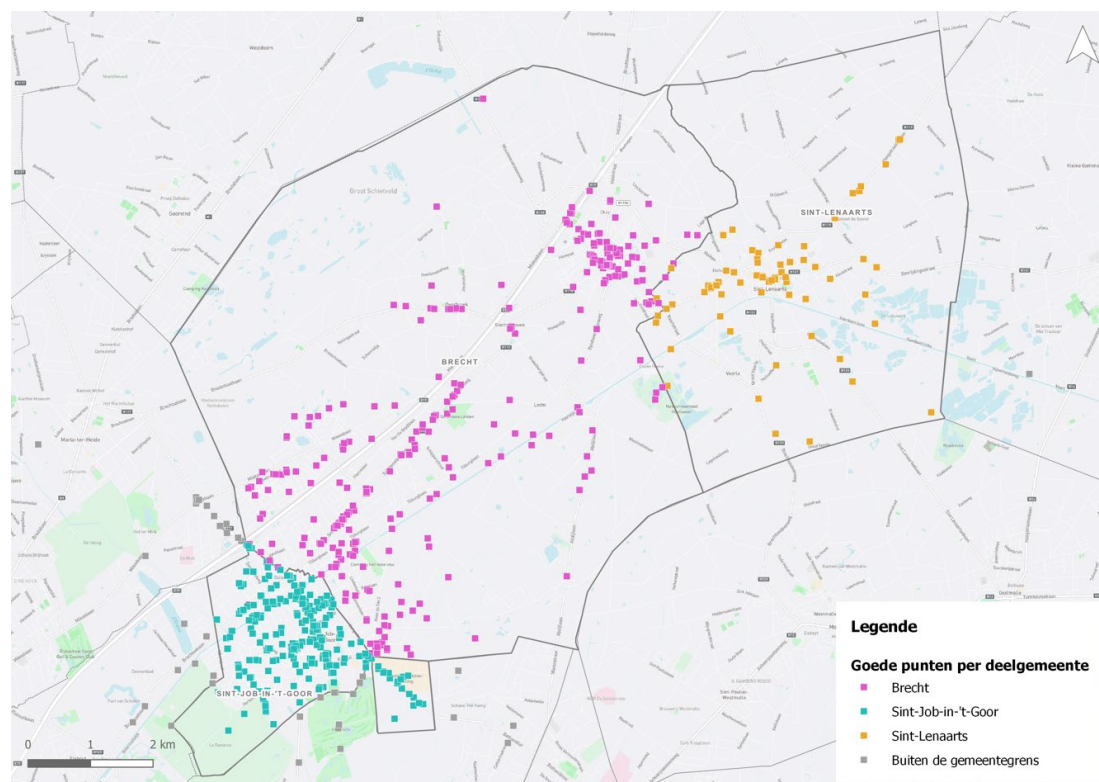
5.4. KANSEN ENQUÊTE

5.4.1. POSITIEVE PUNTEN IN DE GEMEENTE

De burgers gaven in de bevraging ook de positieve punten aan de gemeente. Er waren verschillende plekken in de gemeente die goed beoordeeld werden op basis van aanwezigheid van groen, aangename leefbuurt, voldoende en veilige ruimte voor voetgangers/fietsers, gemotoriseerd verkeer dat zich aan de maximumsnelheid houdt etc. In totaal werden 687 positieve locaties aangeduid.



Ruimtelijk vertaalt zich dat in onderstaande figuur, met de positieve punten per deelgemeente.

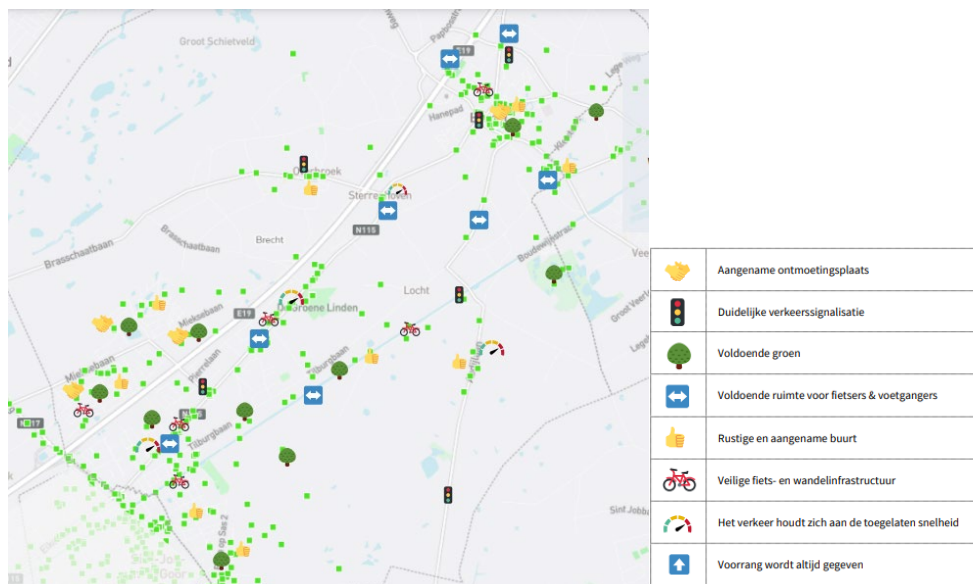


Kaart 16: Goede punten per deelgemeente (Maplix bevraging, Mobil 21)

5.4.2. POSITIEVE PUNTEN PER DEELKERN

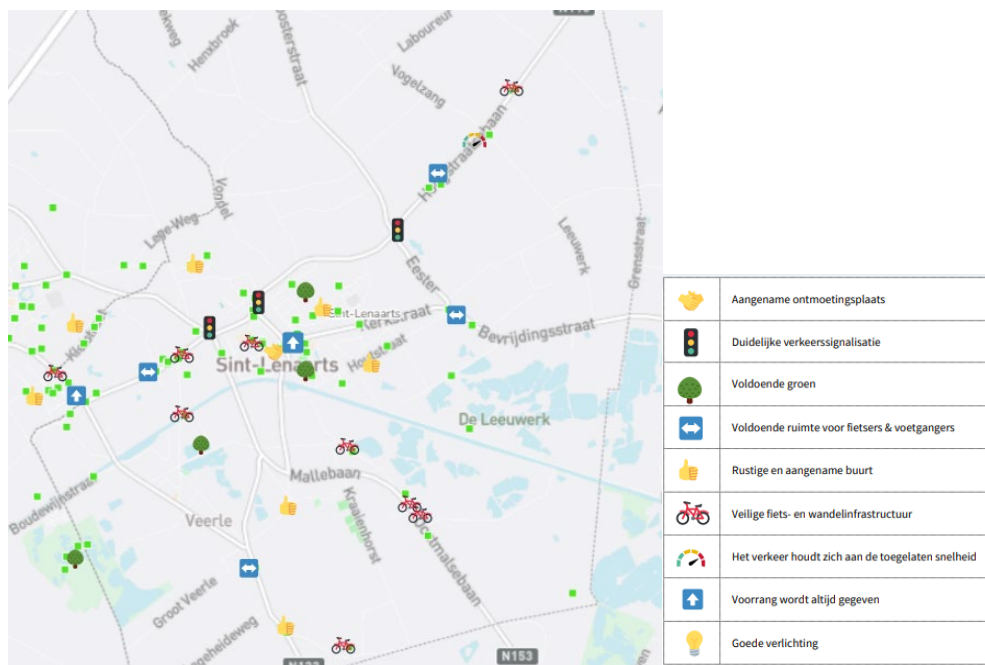
Onderstaande kaarten geven een overzicht van de locaties die positief werden beoordeeld door de bevroegde burgers.

DEELKERN BRECHT



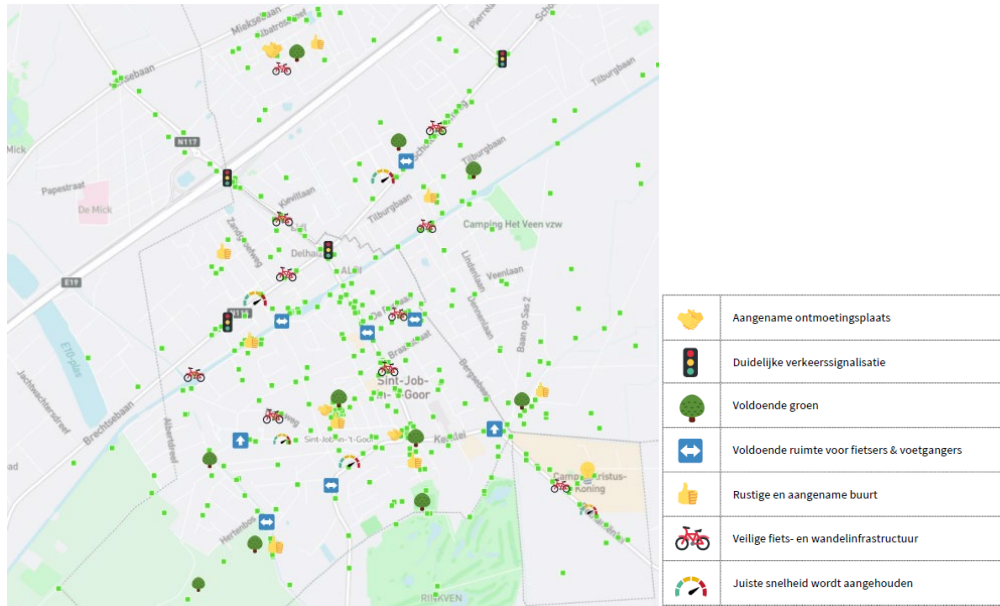
Kaart 17: Positieve punten in de kern Brecht (Maplix bevraging)

DEELKERN SINT-LENAARTS



Figuur 91: Positieve punten in de kern Sint-Lenaarts (Maplix bevraging)

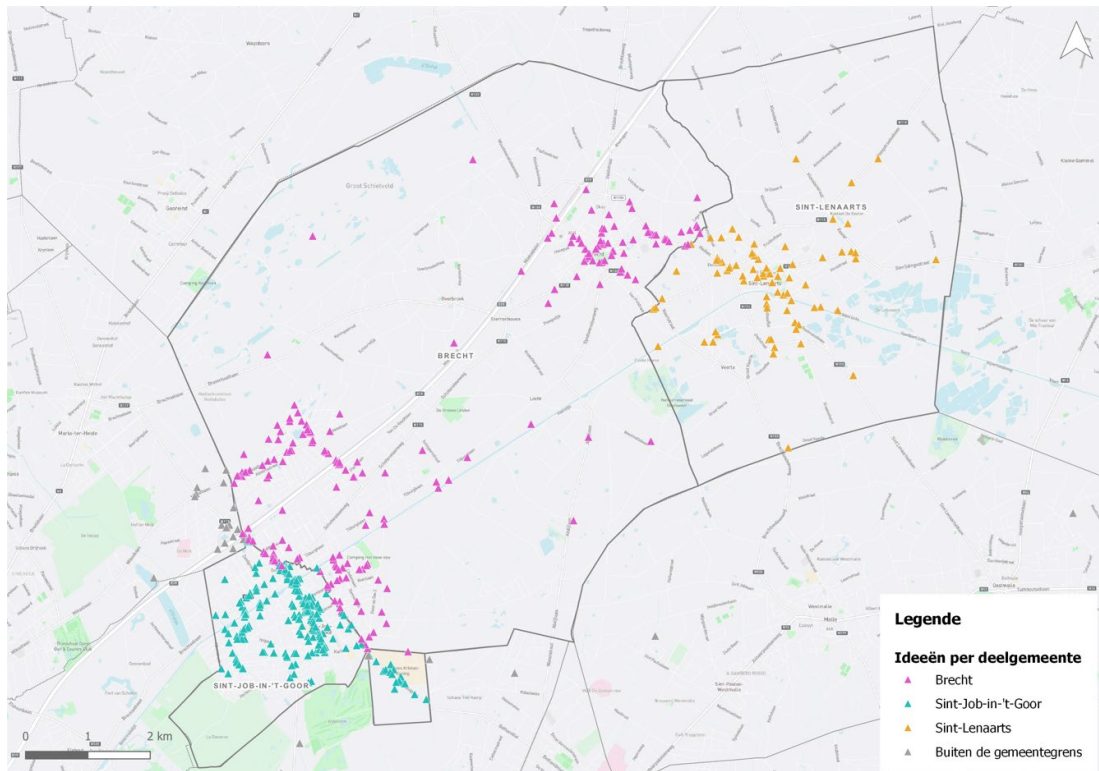
DEELKERN SINT-JOB-IN-'T GOOR



Kaart 18: Positieve punten in deeltoren Sint-Job-in-'t Goor (Maplix bevraging)

5.4.3. KANSEN

De goede punten, maar eveneens de knelpunten monden ook uit in oplossingen die door de burgers zelf werden aangereikt. Voor de punten op de onderstaande kaart werden er potentiële oplossingen meegegeven.



Kaart 19: Ideeën burgers, kansen voor verbetering per deelgemeente (Maplix bevraging, Mobiel 21)

Van de 589 ideeën die werden gegeven werd een top 5 opgemaakt, die reeds een indicatie geeft van de mogelijk gedragen oplossingen:

1. Snelheidsregime verlagen;
2. Werken aan circulatie van verkeer;
3. Fietsvoorzieningen;
4. Verkeerslichten en voorrangsregels;
5. Fietsstraten en school(straat)zones;

6

SWOT ANALYSE

6.1. STERKTES (STRENGTHS)

6.1.1. STAPPERS & TRAPPERS

De gemeente Brecht telt verschillende aantrekkelijke groengebieden met een recreatieve waarde. Er liggen tal van routes die deze recreatieve attractiepolen met de kernen verbindt.

Er is een sterk gemeenschapsleven met tal van sport- en jeugdbewegingen. Lokale vrijetijdsverplaatsingen toont een potentieel aan groei van fietsverplaatsingen.

De fietssnelweg F15 (Antwerpen-Turnhout) ligt langs het kanaal en is vrijwel volledig conform het fietsvademecum. De fietssnelweg is autoluw.

De gemeente Brecht krijgt in vergelijking met de andere gemeenten in de provincie Antwerpen goede punten voor de aanwezige fietsinfrastructuur (cf. fietsbarometer).

6.1.2. OPENBAAR VERVOER

Het station Noorderkempem ligt op slechts 1,5 km van de centrum Brecht (Gemeentepplaats). Dit station wordt ook frequent bediend door regionale en lokale buslijnen.

6.1.3. GEMOTORISEERD VERKEER

De ontsluiting van de gemeente via de snelweg E19/A1 is zeer goed, met twee op- en afritten binnen de gemeentegrenzen. De kernen van Brecht en Sint-Job-in-'t Goor liggen nabij deze knooppunten. De kern Sint-Lenaarts heeft sinds de opening van de ringweg rond Brecht eveneens een snelle verbinding met het hoofdwegennet.

De ligging van de lokale bedrijventerreinen aan het kanaal en wegen voor bovenlokaal gebruik laat toe om vrachtverkeer efficiënt naar het hoofdwegennet te leiden en verkeer via het water te stimuleren.

6.2. KNELPUNTEN (WEAKNESSES)

6.2.1. STAPPERS & TRAPPERS

De meeste schoolomgevingen in Brecht hebben slechts beperkte verkeersveiligheidsmaatregelen rond de schoolomgevingen. Dit beperkt het potentieel aan fietsende leerlingen.

De bovenlokale functionele fietspaden van Sint-Lenaarts en de verbinding van Sint-Lenaarts met de kern van Brecht zijn vaak niet conform het fietsvademecum, wat in contrast staat tot het groter aantal conforme routes in de kernen Sint-Job en Brecht.

Er is nood aan een kader voor gemengd verkeer fietsers-auto's in de straten rond de wijken en tussen de kernen. Voorbeeld: Mieksebaan.

Verskillende verkeerslichtengeregelde kruispunten in de gemeente zijn niet conflictvrij, wat een bijkomend afschrikkeffect heeft op de (kwetsbare) fietsers.

De oversteekbaarheid van de grotere wegen is een aandachtspunt. Bijvoorbeeld op De Ring, Heiken, Hoogstraatsebaan etc.

Enkele bruggen over de snelweg en het kanaal zijn infrastructureel niet aangepast aan de actieve weggebruikers. De Andrélaan in Sint-Job is hier een voorbeeld van.

Fietsenstallingen zijn her en der beschikbaar, maar bestaan dikwijls uit eerder gedateerde modellen: niet overdekt, geen mogelijkheid om dure (elektrische fietsen) te beveiligen, niet aangepast aan nieuwere modellen van fietsen (kratjesfietsen, bakfietsen, fietsen met fietskar...).

6.2.2. OPENBAAR VERVOER

De toegankelijkheid van bushaltes is een knelpunt. Een actieplan ter verbetering van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de bushaltes maakt van Brecht een inclusievere gemeente.

Bussen staan tijdens de spitsuren regelmatig samen met de rest van het gemotoriseerd verkeer in de file. Dit maakt het gebruik van de bus minder aantrekkelijk.

Er zijn geen ziekenhuizen in de gemeente Brecht. Een sterke busverbinding naar AZ Klina (Brasschaat) en AZ Voorkempen (Zoersel) is daarom noodzakelijk.

6.2.3. GEMOTORISEERD VERKEER

Sinds het openen van de ringweg rond Brecht wordt het bovenlokaal (vracht)verkeer al voor een deel rond de kern van Brecht geleid. Bijkomende maatregelen op de straten naar de kern (doortocht Brecht) zullen echter nodig zijn om het maximaal aan potentieel te halen uit de ringweg.

Er wordt op verschillende wijkwegen sluipverkeer gemeld. Dit heeft een impact op de (verkeers)leefbaarheid

De ontsluiting van de (lokale)bedrijventerreinen gebeurt in de huidige situatie nog te vaak gemengd met veelgebruikte fietsassen.

Het kruispunt N115 x N117 is het grote knelpunt van Sint-Job-in-'t Goor. Alle aanrijroutes krijgen te maken met hoge verzadigingsgraden. Dit heeft ook een weerslag in de omliggende wijken.

De bruggen over het kanaal zijn knelpunten qua doorstroming autoverkeer. Daarnaast kruisen grote autostromen en fietsstromen elkaar hier. Aandacht nodig voor de voorrangssituaties en zichtbaarheid in de omgeving.

6.3. KANSEN (OPPORTUNITIES)

6.3.1. STAPPERS & TRAPPERS

Het uitwerken en versterken van het trage wegennetwerk creëert 'sluipwegen' voor de actieve weggebruiker. Het opleggen van doorwaadbare nieuwbouwprojecten kan hiertoe bijdragen.

Het verbeteren van de voetpadeninfrastructuur verhoogt de mobiliteit van de jongsten en oudsten in de gemeente.

Het bekomen van een fijnmazig fietsnetwerk met maximale ontvlechting van auto- en fietsverkeer maakt van het fietsen een veilige vervoerswijze voor jong en oud. Het bestendigt de toename van het fietsverkeer tijdens de covid-19 periode en zorgt voor een stevige basis voor een toekomstige groei van het fietsgebruik.

Brecht kent verschillende kleuterscholen en lagere scholen. Het inzetten op de beveiliging van de schoolomgevingen in combinatie met veilige schoolroutes moedigt leerlingen en hun ouders aan om de wagen vaker thuis te laten om zich meer te voet en met de fiets naar de school te verplaatsen. Een beloningssysteem is een extra hefboom om het potentieel verder aan te boren. Fietsende leerlingen als katalysator naar meer fietsgebruik voor volwassenen.

Het uitbouwen van de antitankgracht als recreatieve fietsas met aandacht voor de oversteekbaarheid van steenwegen.

De leesbaarheid van sommige kruispunten kan nog sterk verbeterd worden. Bijvoorbeeld kruispunt Dorpsstraat x Kerkstraat in Sint-Lenaarts.

Het verlichten van de kruispunten met een hoog conflictpotentieel en de kruisingen van de fietsnelweg met de autowegen maakt van de fiets ook een aantrekkelijk vervoersmiddel tijdens de nacht en schemeruren.

6.3.2. OPENBAAR VERVOER

Een hogere frequentie aan treinen die station Noorderkempen bedienen verhoogt het reizigerspotentieel. Een frequenter aanbod van en naar Antwerpen is in het belang van de werkenden, gezien ca. een derde van de werkende bevolking er tewerkgesteld is. Het uitwerken van een nieuwe lightrail/voorstadstrein met een halte Sint-Job heeft evengoed een groot potentieel.

Het voorzien van Hoppinpunten (of mobipunten) op strategische plaatsen in de gemeente kan aanzetten tot gebruik van de duurzame vervoerswijzen op de last-mile met vlotte overstap naar een kwaliteitsvolle fietssenstalling, toegankelijke busperrons, deelfietsen en deelwagens.

Binnen de vervoerregio kan de gemeente Brecht het vervoer op maat invullen binnen de budgettaire kaders die bepaald zijn door de vervoerregio. Bovenop het kernnet en aanvullend net kan men shuttlebusjes inleggen naar enkele attractiepolen binnen en buiten de gemeente (bijv. ziekenhuizen, WZC's, etc.) op basis van de noden voor verschillende bevolkingsgroepen.

6.3.3. GEMOTORISEERD VERKEER

De drie gemeentekernen hebben een vrij compacte bebouwingsstructuur wat kansen biedt om via circula-tiemaatregelen het gemotoriseerd verkeer maximaal op de grotere gewestwegen te bundelen. Op de korte afstand verhoogt zo de aantrekkelijkheid van het wandel- en fietsgebruik.

Het opstellen van een vrachtroutenetwerk bundelt het vrachtverkeer op het robuust wegennet, vermindert sluipverkeer en verhoogt de verkeersveiligheid in de woonkernen. Dit vereist bijkomende maatregelen in de woonkernen.

De bedrijventerreinen zouden sterker kunnen inzetten op vervoer via het water. Het kanaal Dessel-Schoten leent zich hiertoe. Dit heeft het potentieel om vrachtverkeer van de weg te halen.

De mogelijkheden rond deelmobiliteit zijn in de huidige situatie beperkt tot deelfietsen (bluebike en Donkey Republic) aan enkele grote Brechtse attractiepolen. Het plaatsen van deelwagens op strategische plaatsen heeft ook potentieel in Brecht ter vervanging van de eerste of tweede wagen. Dit wordt verder uitgewerkt en gemonitord in kader van het routeplan 2030.

6.4. BEDREIGINGEN (THREATS)

6.4.1. STAPPERS & TRAPPERS

De stijgende populariteit van elektrische fietsen en buitenmaatse fietsen vraagt om een aangepaste infrastructuur. De verhoogde snelheid en gewicht van de fietsen betekent een verhoogd risico op verkeersongevallen. De fietssnelweg langs het kanaal is een zone met een dergelijke problematiek.

6.4.2. OPENBAAR VERVOER

De verwachte stijging van het bevolkingsaantal en de toenemende vergrijzing vragen om een toegankelijk en performant openbaar vervoersnetwerk en infrastructuur. Indien hieraan niet voldaan wordt ontstaat er meer autoverkeer en verkeersdruk, die de verkeersleefbaarheid opnieuw doet afnemen. Daarnaast is er ook het risico op vervoersarmoede.

6.4.3. GEMOTORISEERD VERKEER

Een verdere groei van de ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente in combinatie met een toenemend autobezit zal voor extra autoverkeer blijven zorgen. Zonder wijziging in de vervoerswijzekeuze zal de extra autodruk niet alleen de verkeersleefbaarheid in de gemeente verder onder druk zetten maar zal ook de verkeersafwikkeling van het autoverkeer afnemen. Hierdoor zal ook het sluipverkeer weer toenemen door een verslechterde doorstroming op de grotere verkeersassen.

7

DOELSTELLINGEN

7.1. VAN VLAAMSE NAAR LOKALE DOELSTELLINGEN

De gemeente Brecht heeft relatief dichte kernen met daarrond grote groengebieden met belangrijke natuurwaarden. De kernen zijn dichtbij de E19 gelegen wat zorgt voor een goede ontsluiting naar het hoofdwegenet. De grote meerderheid van de inwoners wonen binnen een 15 minuten fietsafstand tot de centrumvoorzieningen van één van de drie kernen. Er zijn dus duidelijk kansen om in te zetten op fietsen voor de korte verplaatsingen binnen de gemeente zelf. In het bestek formuleert de gemeente dat een duurzaam beleid wordt nagestreefd. De gemeente wil ook werk maken van een duidelijke communicatie naar de bevolking; dit is ook belangrijk om de gedragsverandering in gang te zetten die zo nodig is.

7.1.1. VLAAMSE DOELSTELLINGEN (ALGEMEEN)

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;
- de verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;
- de schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

7.1.2. 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 worden, zowel objectief (cijfers verkeersongevallen) als subjectief (het gevoel dat inwoners hebben). Brecht streeft naar Vision Zero: geen enkel verkeersongeval meer met dodelijke slachtoffers;
- Brecht wil een gezondere gemeente worden. Mobiliteit speelt hierin een rol door ervoor te zorgen dat meer inwoners stappen en fietsen voor hun korte verplaatsingen
- Brecht wil economisch gezond blijven. De bedrijfsactiviteiten dienen vlot bereikbaar te blijven (zonder de eerste twee doelstellingen in het gedrang te brengen)
- Brecht wil een duurzame gemeente zijn. Mobiliteit speelt hierin een rol door ervoor te zorgen dat meer inwoners stappen en fietsen voor het korte verplaatsingen
- Brecht wil een groene gemeente zijn, met meer ruimte voor openbaar groen. Deze doelstelling kadert binnen de strijd tegen de opwarming door klimaatverandering (meer groen zorgt voor meer schaduw, minder verharding), maar ook om de stad aangener te maken voor bewoners (meer buurtgroen en parken). Mobiliteit speelt hierin een rol omdat gekeken wordt naar de plaats die de auto nu nog inneemt in het openbaar domein. Het deel van de openbare ruimte dat wordt voorbehouden voor de wagen daalt.
- Brecht wil een leefbare gemeente zijn. Het streven naar wijken vrij van doorgaand (sluip)verkeer/vrachtverkeer. De impact op de drukke assen worden gemilderd.
- Het aandeel van de wagen in de verplaatsingen daalt en het aandeel van het openbaar vervoer, fiets en voetganger in de verplaatsingen stijgt;

7.1.3. VERTALING ALGEMENE LOKALE DOELSTELLINGEN NAAR CONCRETE HEFBOMEN

Voetganger

- Aanzet verbeteren van bestaande trage wegen en versterken bestaande voetgangersdoorsteeken om tot een fijnmazig netwerk te komen;
- Herinrichting van de dealkernen met aandacht voor toegankelijkheid, voldoende brede- en obstakelvrije stoepen en verblijfskwaliteit;
- Focus op schoolomgevingen en veilige schoolroutes en focus op omgevingen rusthuizen (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: inschakelen van trage wegen, conflictvrije fietsroutes, snelheidsremmende maatregelen, groeperen parkeervoorzieningen waardoor ruimte vrijkomt voor fietspaden...;
- Verder wegwerken barrière van spoorweg en E19 voor fiets;
- Fietsbeleid ruimer bekijken dan enkel fietspaden. Ook fietsstraten, autoluwe fietsroutes (fietsen in gemengd verkeer) zijn zaken die het fietsnetwerk versterken;
- Focus op een veilige oversteekbaarheid en 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 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 van aanrijroutes (te voet, fiets en bus) naar het station en de Hoppinpunten;
- Vervoer op maat uitwerken voor individuele vervoersnoden die buiten het kern- en aanvullend net vallen van de vervoerregio;
- 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 hiervan is tot een duidelijke wijkontsluiting voor autoverkeer te komen, waardoor leefbaarheid 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;



ONDERZOEK

8.1. BESTAANDE ONDERZOEKEN

8.1.1. VERKEERSTELLINGEN

Zie hoofdstuk 4.

8.1.2. PARKEREN

/

8.2. BIJKOMEND ONDERZOEK

Mogelijke bijkomende onderzoeken worden in kader van de synthesenota bekeken.

9

BIJLAGEN

9.1. VERSLAG KLANKBORDGROEP

De klankbordgroep kwam een eerste keer samen op 22 november 2022. Er gingen die dag twee sessies door. Sessie 1 met de interne klankbordgroep en sessie 2 met de externe klankbordgroep.

AANWEZIGEN INTERNE KLANKBORDGROEP

Politiek: Schepen mobiliteit

Ambtenaren: mobiliteit, infrastructuur, toerisme, milieu, landbouw & kmo, politie, technische dienst, jeugd & sport.

AANWEZIGEN EXTERNE KLANKBORDGROEP

Politiek: schepen mobiliteit

Ambtenaren: mobiliteit

Vertegenwoordigers: van de cultuurverenigingen, landbouwwaad, verkeersraad, sportraad, lokale handel, gepensioneerden...

9.1.1. STAPPERS

INTERNE KLANKBORDGROEP

- Natuurgebied Kooldries-Hoofsweer: trage wegen die uitkomen op de Boudewijnstraat beveiligen. Bekijken wisselwerking KMO sites en recreatief verkeer. Kan de ontsluiting van die KMO sites worden herbekeken, of kan zelfs een verplaatsing van bepaalde zonevreemde KMO's worden bewerkstelligd?
- Ruimtelijke meerwaarde van trage wegen die voorgesteld zijn binnen RUP Lange Pad (centrum Brecht).
- Militair domein is niet toegankelijk voor publiek. Enige doorgang is Wuustwezelsteenweg.
- Kruispunt Biest x Vaartstraat: veel passage kinderen tijdens begin- en einde schooluren. Geen conflictvrije verkeerslichtenregeling.
- Oversteekplaats Vaartstraat x Molenstraat wordt als gevaarlijk bestempeld. Overstekende kinderen, bocht in de weg.
- Aandacht voor lange afstandswandelaars in de gemeente (GR5, GR565, regionale Kempenroute).
- Schoolstraat op Schoolstraat wordt positief geëvalueerd. Er zijn op andere locaties schoolstraten die goed lopen, andere minder. Sterk afhankelijk van de drive bij vrijwilligers en het leerkrachtenteam.

EXTERNE KLANKBORDGROEP

- Algemene opmerkingen: constante handhaving en controle blijft nodig: Foutparkeerders op de voetpaden, snelheid... Daarnaast ook nood om onderhoud voetpaden en snoeien van overhangend groen, maaien van bermen, hagen die het zicht belemmeren etc.;
- Bethaniëlei en omgeving school: voetgangersinfrastructuur is niet goed. Er is een BuSo school en er zijn leefgroepen die zich ook veilig moeten kunnen verplaatsen rond de school. Rondom de bushalte (Sint-Job Kristus Koning) nabij het kruispunt Bethaniëlei x Kerklei zijn er geen voetpaden tussen de haltes, er is ook geen wachtzone aanwezig, afgezien van de berm. Op datzelfde kruispunt ligt een gemeenteparking die nu als sluiproute wordt gebruikt;

- Verschillende ‘donkere hoeken’ zijn er in de gemeente. Dit moedigt niet aan om te voet te gaan of de fiets te gebruiken. Voorbeelden: het jaagpad (fietsnelweg), de omgeving van het jeugdhuis Sint-Job nabij het containerpark, brug Andrélaan, Koetunnel en sportcomplex;
- Over Koetunnel-sportcomplex-brandweer: gevaarlijke situaties, zeker als het schemert of avond is. Vele kwetsbare gebruikers op de site, ongeorganiseerde kiss & ride (men rijdt tot aan de deur van de sportzaal ipv te parkeren), voetgangers en fietsers kris kras over de site komende van het station, of met bestemming sportvelden en zaal. In combinatie met brandweer die er circuleert ontstaan gevaarlijke toestanden. Soms kan de brandweer ook niet door, omdat er voor de poorten geparkeerd wordt;
- Overbroek omgeving school: auto’s negeren regelmatig rode licht daar. Oversteken van de kinderen rondom de school is niet geheel veilig;
- Rotondes op- en afrittencomplex E19 Sint-Job zijn gevaarlijk. De zichtbaarheid op de fietspaden, de fietsers die geen voorrang geven, het vele verkeer;
- Brugstraat is een bundeling van functies en houdt risico’s in voor de actieve weggebruikers. Het zoeken naar alternatieve routes voor voetgangers en fietsers wordt gedragen;
- Tijdens de marktdag in Sint-Lenaarts vinden tal van gevaarlijke situaties plaats rondom de Sint-Leonarduskerk;
- Kruispunt N154 x Klein-Veerle x Doelstraat x Bosstraat: gevaarlijk kruispunt qua oversteekbaarheid met blinde bochten;
- Andrélaan (brug): geen voetgangersinfrastructuur op de brug. Nochtans de verbinding tussen twee wijken met een aanzienlijk aantal inwoners. Het vormt ook de verbinding van de wijken ten westen van de snelweg met de bushaltes op de Schotensteenweg;
- Toegankelijkheid is een werkpunt in de gemeente Brecht. Er zijn vele obstakels op de voetpaden en de kwaliteit van de voetpaden is op vele plaatsen niet van een hoge kwaliteit of zelfs niet beschikbaar. Concreet wordt het kruispunt Gasthuisstraat x Hofstraat x Biest genoemd als slecht aangepast aan personen met een verminderde mobiliteit;
- Kruispunt Kraaienhorst x Mallebaan: oversteekbaarheid is hier een knelpunt.

9.1.2. TRAPPERS

INTERNE KLANKBORDGROEP

- Doorwaadbaar lokaal fietsnet creëren om fietsers veilig alternatief te geven voor bovenlokale wegassen (steenwegen) wordt gedragen;
- Kwaliteit fietspaden kan beter en is een constant werkpunt;
- Abdijlaan en Bevrijdingsstraat mist kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur. Steeds de afweging tussen kwaliteitsmeerwaarde bomenrijen en meerwaarde conform fietspad;
- Snelheidsverschil speedpedelecs, gewone fietsers en wandelaars op het jaagpad leidt tot conflicten. Jaagpad wordt als fietsnelweg gecategoriseerd, maar is er eigenlijk niet voor bedoeld. De zone tussen Mieksebaan en snelweg E19 werd aangeduid als potentiële fietsnelweg en wordt gezien als een missing link. Dit dossier wordt echter niet gedragen door de provincie. Hun argument: de reeds bestaande fietsnelweg aan de vaart ligt voor een groot deel parallel. Dit gaat echter niet op voor de leden van de klankbordgroep. Deze verbinding blijvend op de agenda zetten en alternatief uitwerken;

- Er bestonden in het verleden fietspools van ouders (vrijwilligers) die groep kinderen naar school begeleiden. Dit lijkt wat te zijn uitgedoofd;
- Schoolroutes naar buurgemeenten (vooral middelbare scholieren) onderzoeken, versterken en veiliger maken. Maplixbevraging en schoolroutekaart zijn hier belangrijke bronnen;
- Centrum Sint-Job, omgeving Brugstraat: onveiligheid om er te fietsen als kind. Zeer veel aandachtspunten en potentiële conflictpunten;
- Fietsverbinding station Noorderkempen naar Brecht centrum beter aanduiden. Vooral rond de Borghthoevestraat;
- Fietsontsluiting van industrie- en KMO gebieden onder de loep nemen;
- Lokale fietsverbinding door Heihoefke en de oversteekplaatsen Mallebaan herbekijken. Mogelijk is er een gewijzigde route qua gebruik en niet in overeenstemming met lokale fietsas;
- Fietsers ten noorden van Brecht fietsen veel vaker richting Hoogstraten (zw-no verbinding) dan de dwarsende verbinding naar Loenhout of Wuustwezel;
- Bruggen E19 om barrièrewerking tegen te gaan. AWV wil van verschillende bruggen af. Zijn alle bruggen nodig voor gemotoriseerd verkeer (landbouwers excl.)? Verbinding tussen fietsknooppunt 68 en 69 verbeteren.

EXTERNE KLANKBORDGROEP

- Kruispunt N115 x N117 in Sint-Job centrum is gevaarlijk voor voetgangers en fiets en heeft een slechte doorstroming voor bussen en autoverkeer;
- Oversteekplaatsen ringweg Brecht: gevaarlijk, zichtbaarheid beperkt, infrastructuur wordt er in vraag gesteld;
- Sas 5: fietsers hebben er geen voorrang, net als bij de andere oversteekplaatsen van het jaagpad nabij de verschillende bruggen over het kanaal. De zichtbaarheid is er vaak niet goed en er is een opeenvolging van potentiële conflictpunten, wat de aandacht vraagt van alle bestuurders;
- Kruispunt fietsknooppunt 99: veelgebruikt kruispunt door fietsers, maar gevaarlijk;
- Mieksebaan: gevaarlijk om te fietsen door hoge snelheid. Maar ook niet aangenaam om te rijden met de auto, omdat fietsers er naast elkaar rijden (wat niet mag buiten de bebouwde kom). De fietssuggestiestroken vergroten slipgevaar motorrijders;
- Kruispunt Abdijlaan x Westmallebaan: gevaarlijk kruispunt. Abdijlaan heeft geen aangepaste fietsinfrastructuur. Nochtans aangeduid als een veelgebruikte route;
- Kloosterstraat als fietsverbinding verbeteren.

9.1.3. OPENBAAR VERVOER

INTERNE KLANKBORDGROEP

- Station Noorderkempen: betalend parkeren en lage frequentie zorgt voor lager gebruik. Vroeger stond de parking vol. Vandaag totaal niet.

EXTERNE KLANKBORDGROEP

- Verschillende bussen (meestal eigen bussen) van de BuSo school moeten via de Brugstraat rijden en staan dus mee in de file;

- Het schoolbusnetwerk naar Hoogstraten is sterk uitgebouwd. Naar Brasschaat, waar zeker vanuit Sint-Job vele leerlingen (vooral middelbare school) naartoe gaan is er maar één lijn (naar het Atheneum). Ook een veilige fietsas ontbreekt. De combinatie van weinig openbaar vervoer en slechte fietsverbinding zorgt voor vele kinderen die met de auto worden gebracht of risico's nemen om naar school te fietsen;
- Trein: frequentie, bereikbaarheid en betalende parking zijn de knelpunten. De aanrijroutes naar het station kunnen beter, de frequentie aan treinen zou hoger moeten en de betalende parking schrikt vele reizigers af;
- Bereikbaarheid bushaltes Schotensteenweg vanuit de wijken ten westen van de E19. Andrélaan is gevaarlijke fiets -en wandelroute;
- Bussen halteren op de rijbaan, wat de doorstroming van het overige gemotoriseerd verkeer niet ten goede komt.

9.1.4. GEMOTORISEERD VERKEER

INTERNE KLANKBORDGROEP

- Weinig weerstand om de as Biest – Lessiusstraat lokaler te maken. De doortocht beter beschermen. Dit ook in Sint-Lenaarts. De afweging maken bereikbaarheid lokale handelszaken, organisatie parkeren rond handelszaken, verkeersveiligheid Biest en aanmoedigen korte verplaatsingen te voet/fiets;
- Ring doorstroming en oversteekbaarheid: AWW aanspreken;
- Tilburgbaan is een sluiproute, maar ook fietsroute;
- Nabij brug 11 naar Brechtse Heide: rustpunt kanaal;
- Knooppunten-attractiepolen recreatief wandelen beter organiseren. Enkele punten hebben een gevaarlijke oversteekbaarheid (rond natuurgebied Hookdries-Hoofsweer, zie ook 'stappers'), parkeren is weinig georganiseerd. Infopunten recreanten aanwezig in elke kern, maar beperkte openingstijden;
- Verkeer van Westmalle rijdt vooral via Vaartstraat richting E19. Hen meer duwen richting Mallebaan;
- Mobilhomes: beleid uitzetten. Nu staan ze in de Schoolstraat, want parking Gemeentehuis wordt niet als aantrekkelijk gezien. Campings willen ook geen concurrentie in hun buurt;
- Er bestaat een vrachtwagenparking voor lokale vrachtwagenbestuurders nabij kern Brecht (Bethovenstraat t.h.v. nr .57). Zij vragen een badge aan die slagboom opent aan de parking. Dit zorgt ervoor dat er weinig vrachtwagens in de wijken staan. In Sint-Job zoeken naar een locatie voor eenzelfde soort parking;

EXTERNE KLANKBORDGROEP

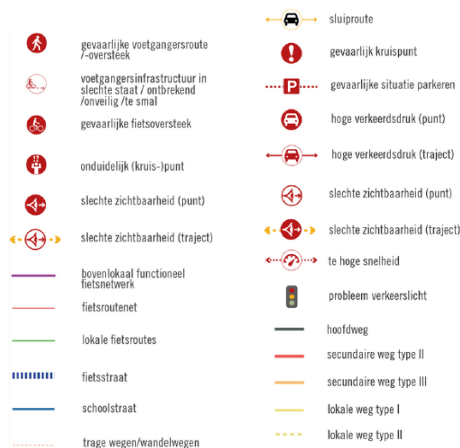
- Positief element: de zone 30 werkt in de wijken. De snelheid wordt door de meerderheid nageleefd en er is hoffelijkheid;
- Een uitbreiding van de zone 30 in de wijken wordt gedragen;
- Kruispunt N115 x N117 wordt meermaals vermeld als hét knelpunt in Sint-Job. Tijdens de spitsuren is het kruispunt verzadigd, buiten de spitsuren is het vooral de Brugstraat die vertragingen kent;
- De Brugstraat en dan vooral de brug over het kanaal is een beperkend element voor de doorstroming. Ook de zichtbaarheid is er niet goed;
- Rotondes tussen Brecht en Sint-Lenaarts: vaak wachtrijvorming;

- Mieksebaan x Wuustwezelsteenweg komende van de Mieksebaan: gevaarlijk om kruispunt op te komen. De zichtbaarheid op het fietspad is er niet goed. Er moet als automobilist op het fietspad gestaan worden om verkeer te zien aankomen;
- Mieksebaan – Andrélaan vormt gevaarlijke bocht. Op dit punt is ook heel wat schoolverkeer, schoolbussen parkeren er;
- Vaartkant links fungeert vandaag als sluiproute. De ontsluiting van de KMO zone verloopt via Vaartkant Links waar WZC gelegen is. Rijkvorschel gaat bedrijvzone langs kanaal ook langs deze route ontsluiten;
- Ontsluiting KMO zone Heihoefke: brug 9 is in principe enkel toegankelijk voor uitgezonderd plaatselijk verkeer, maar wordt ook als sluiproute gebruikt. Er bestaan plannen (ovonde) om de toegang tot de bedrijvzone te verbeteren. De vraag stelt zich of dit kansen biedt om de interne circulatie te verbeteren en meer ruimte te voorzien voor fietsers binnen het bedrijventerrein. Nabij Janssens bouwmaterialen gevaarlijk punt;
- N115- Eester vormt in principe de lokale omleiding rond Sint- Lenaarts, maar de Dorpsstraat kent toch nog veel doorgaand verkeer.
- Circulatiemaatregelen Gemeenteplaats, Schoolplein zijn te onderzoeken.
- Mieksebaan fungeert als sluiproute om de trajectcontrole op de N115 te vermijden.
- Voor de KMO zone in Sint- Job zijn er plannen opgemaakt voor een nieuwe ontsluiting. Dit wordt best meegenomen in het mobiliteitsplan.

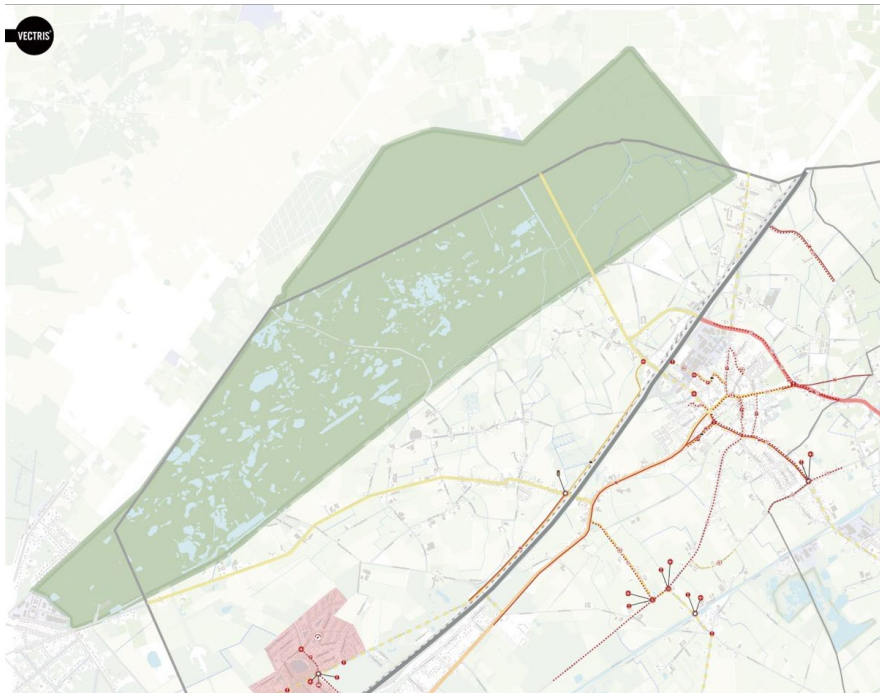
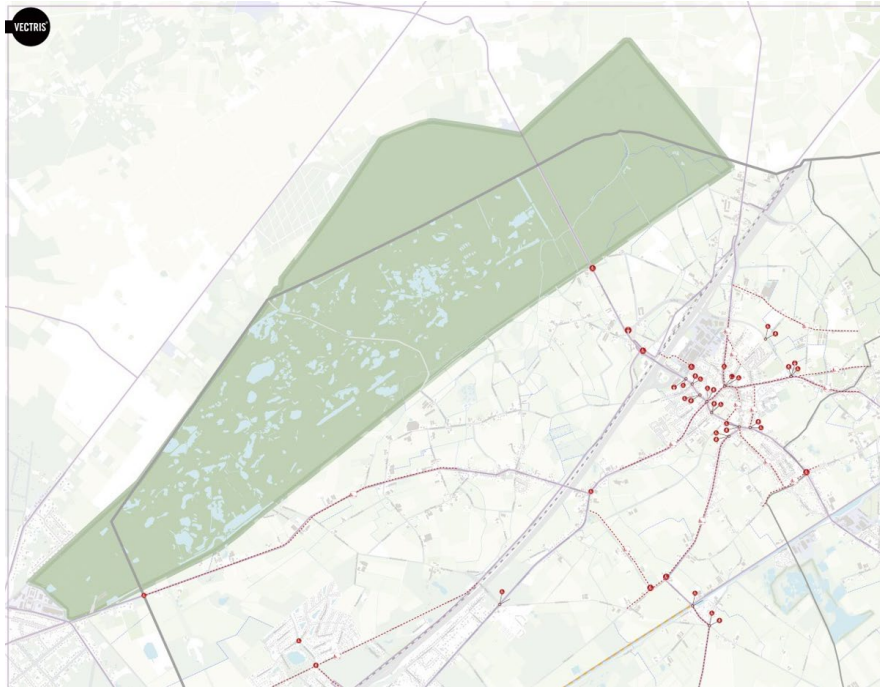
9.2. MAPLIX BEVRAGING (DETAILNIVEAU)

9.2.1. KNELPUNTANALYSE VECTRIS OBV MAPLIX

Onderstaande analyses geven een verkeerskundige samenvatting van de Maplix knelpunten. Deze werden gebruikt als input voor de eerste burgerparticipatiesessie (workshop I).



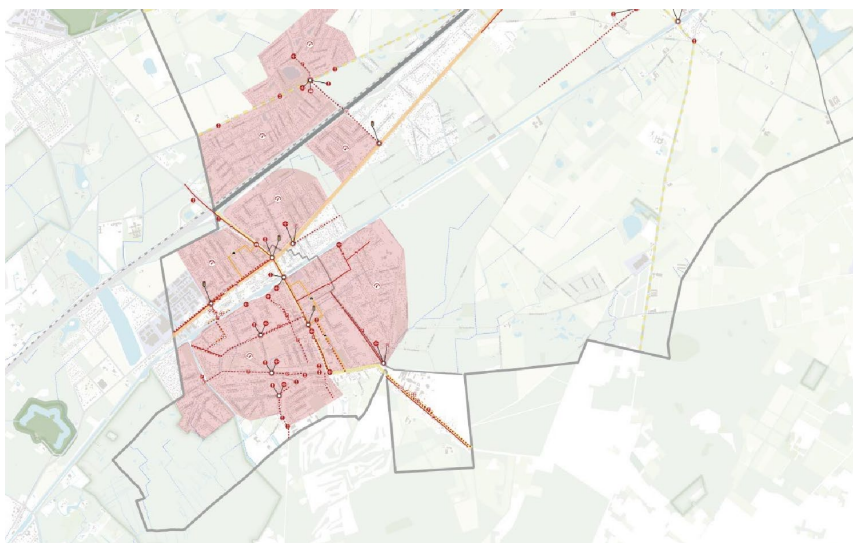
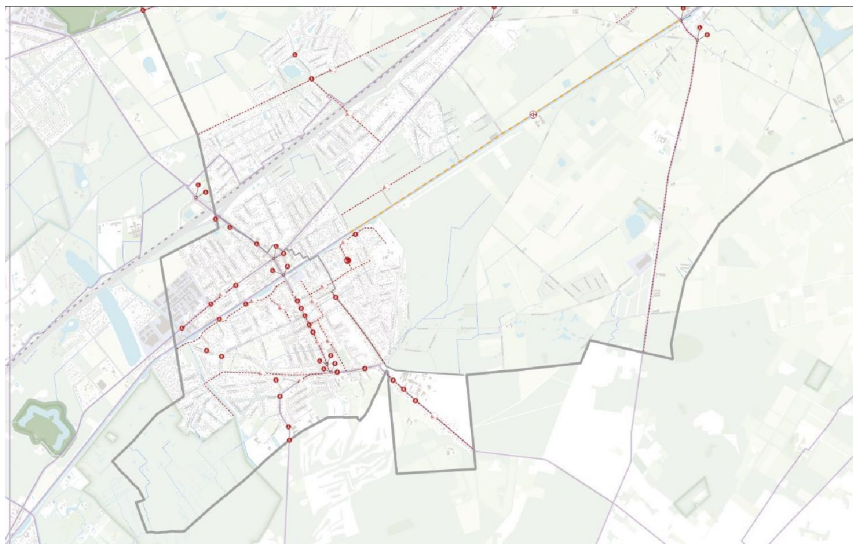
Figuur 92: Legende knelpuntenkaarten actieve weggebruikers (fig. links) en gemotoriseerd verkeer (fig. rechts)



Figuur 93: Knelpuntanalyse VECTRIS o.b.v. Maplix kern Brecht centrum. Fig. boven actieve weggebruikers, fig. onder: gemotoriseerd verkeer



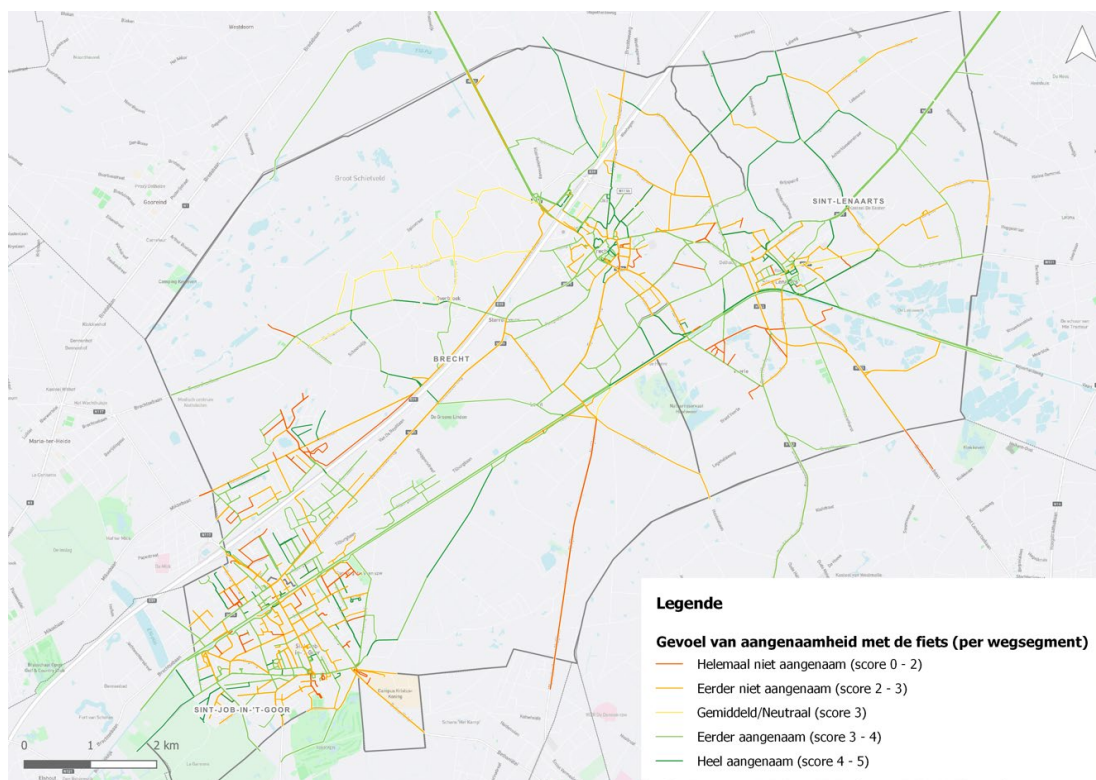
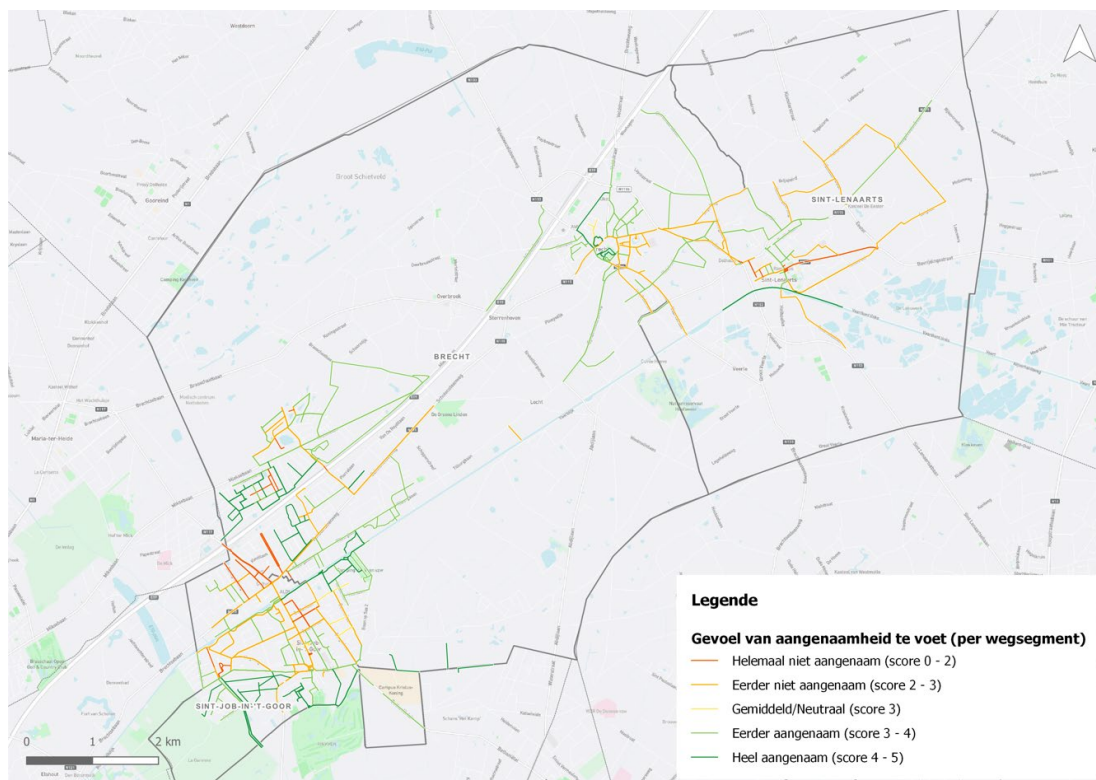
Figuur 94: Knelpuntanalyse VECTRIS o.b.v. Maplix kern Sint-Lenaarts. Fig. links actieve weggebruikers, fig. rechts: gemotoriseerd verkeer

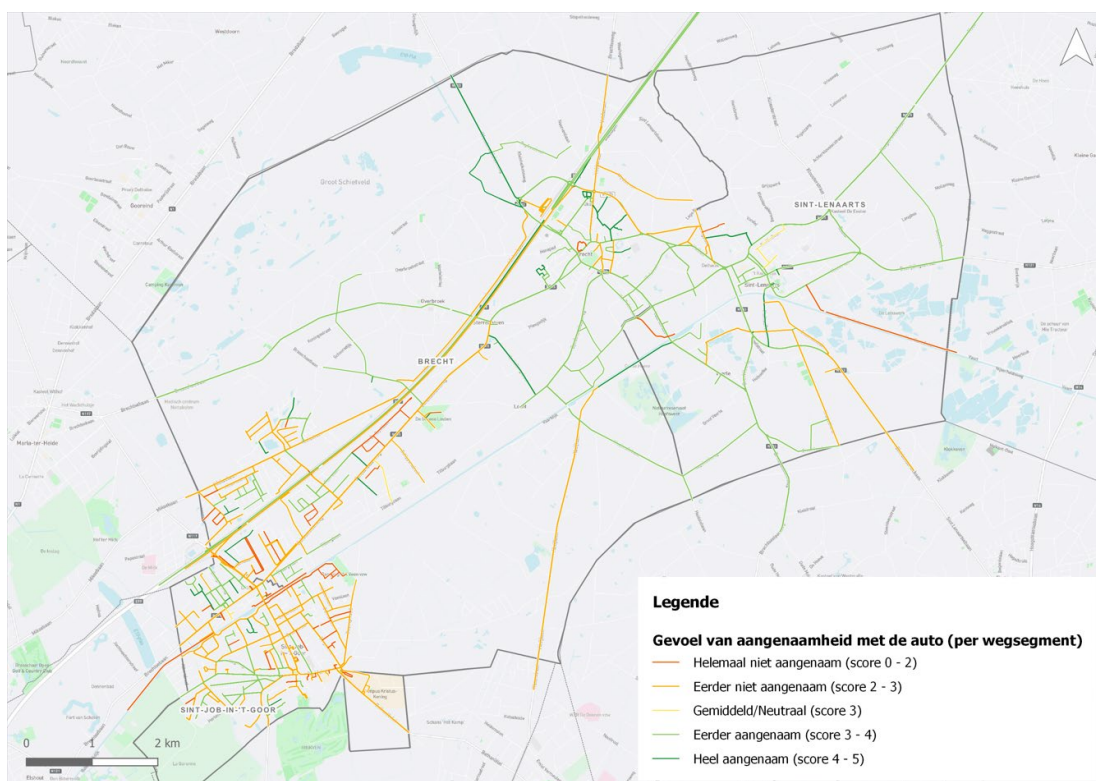
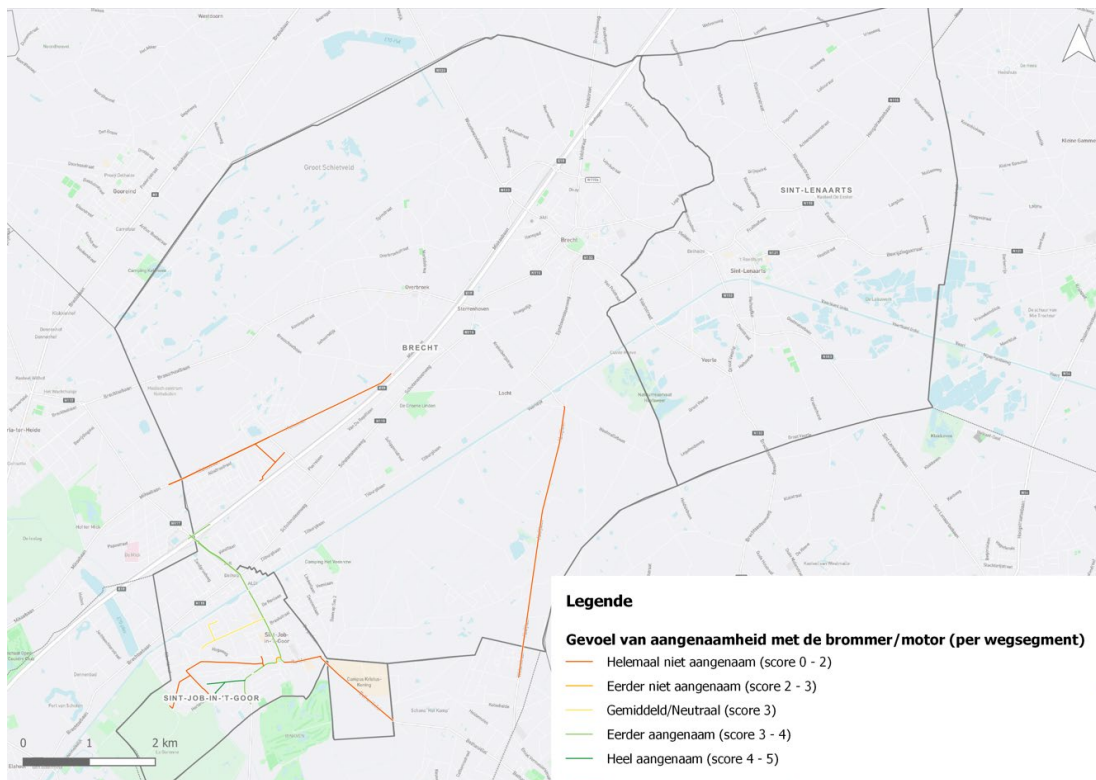


Figuur 95: Knelpuntanalyse VECTRIS o.b.v. Maplix kern Sint-Job. Fig. boven actieve weggebruikers, fig. onder: gemotoriseerd verkeer

9.2.2. KNELPUNTROUTES AANGENAAMHEID EN VERKEERSVEILIGHEID

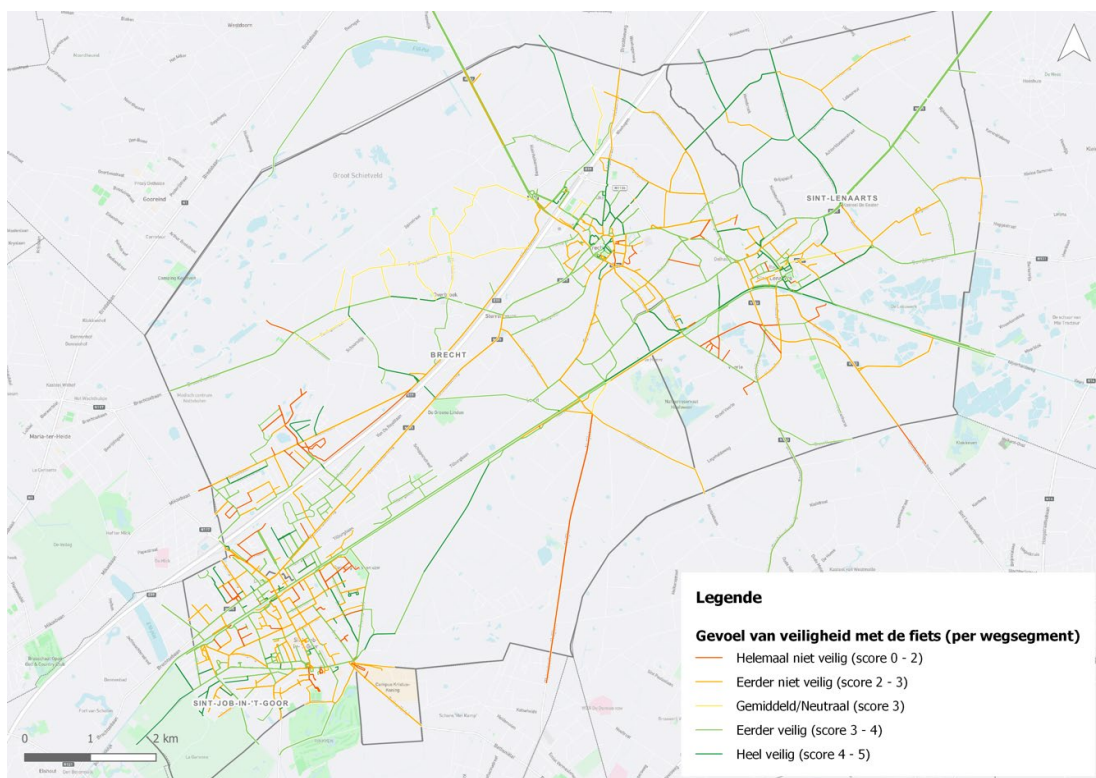
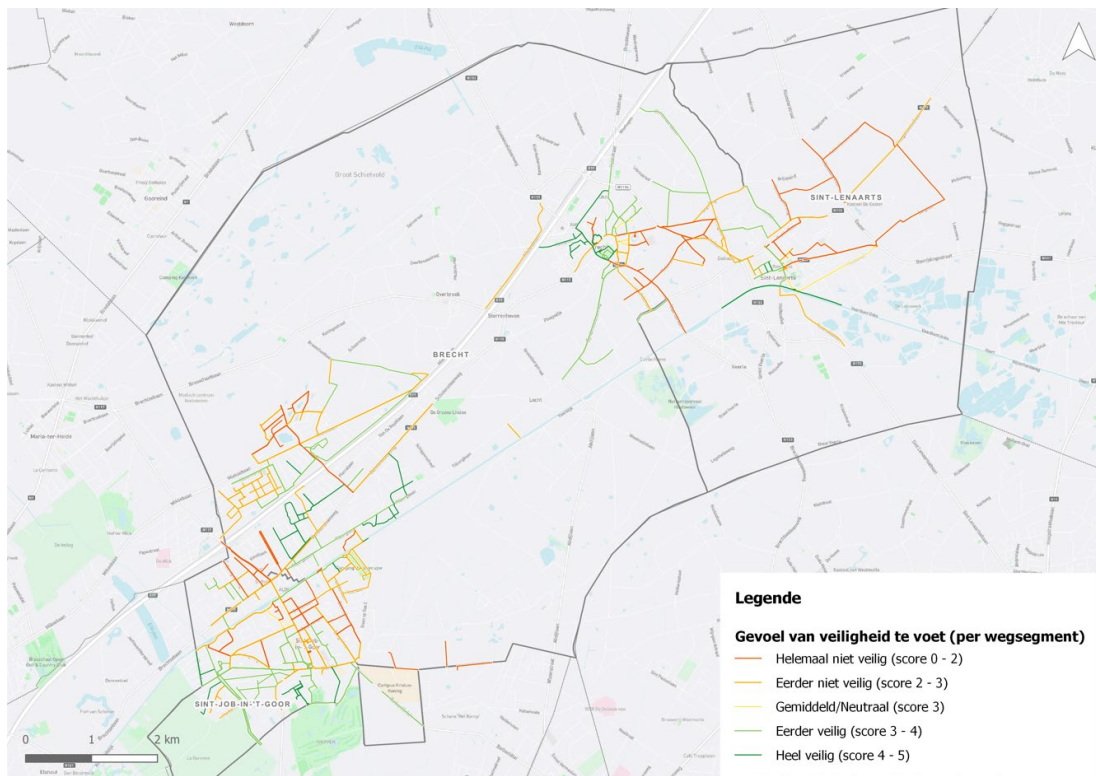
AANGENAAMHEID

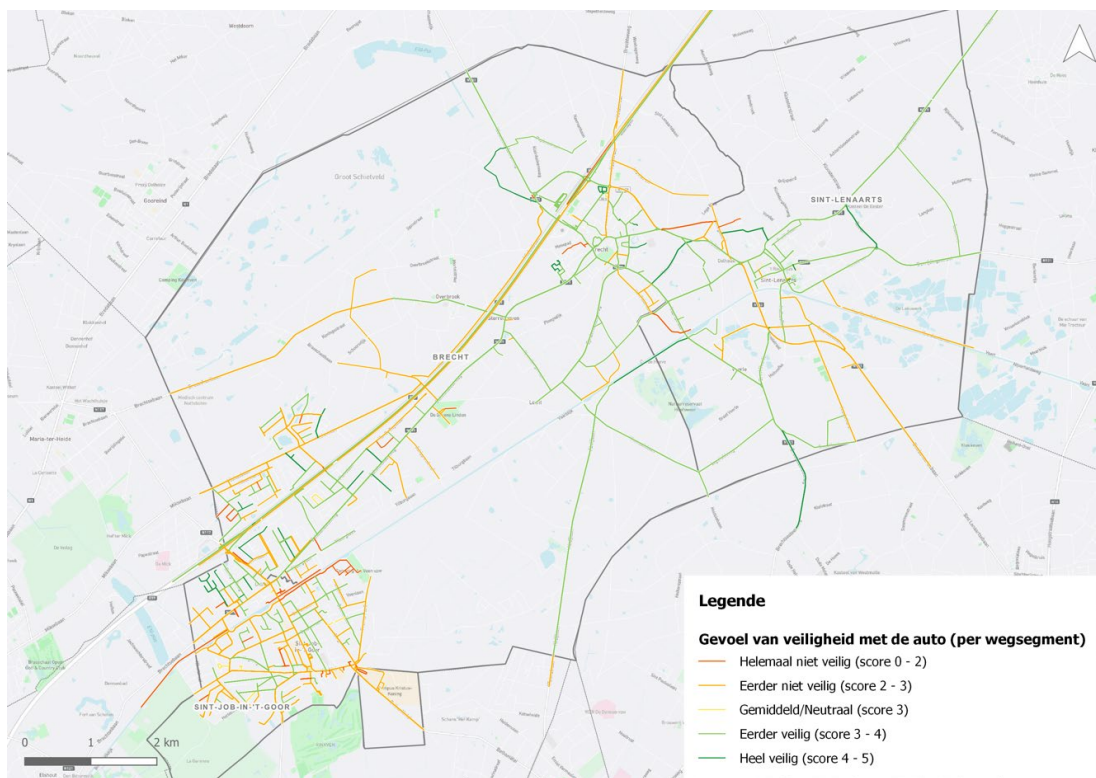
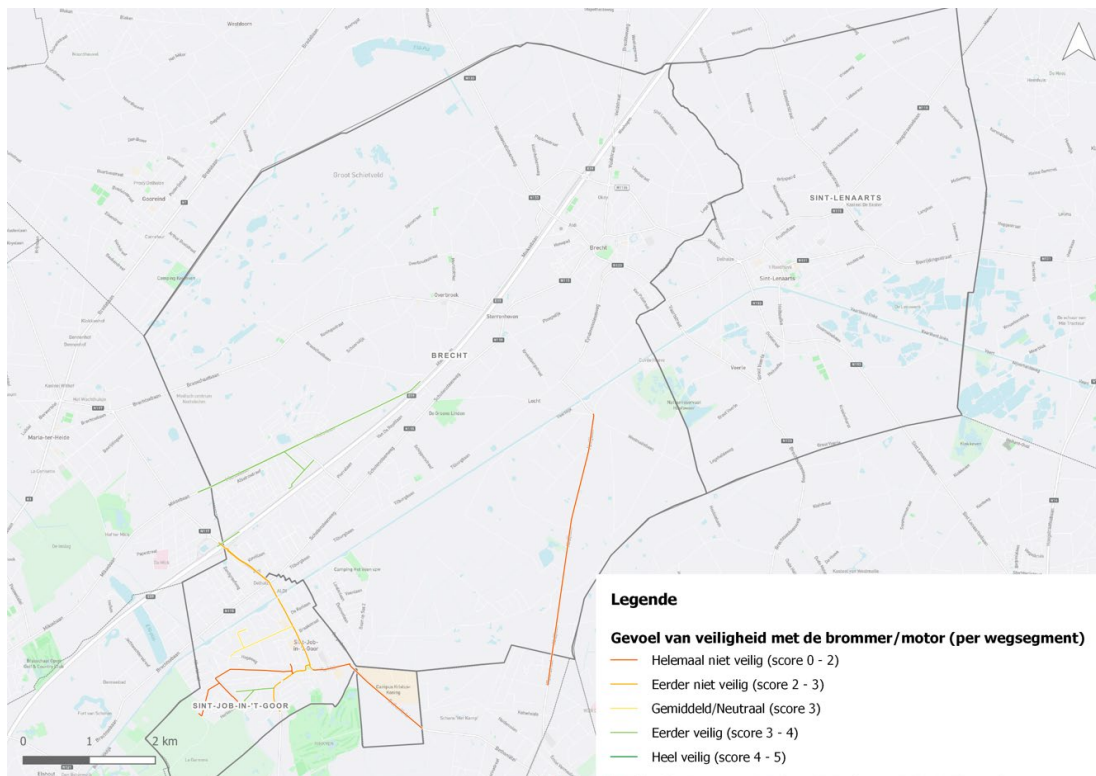




Kaart 20: Aangenaamheid gebruikte routes per vervoerswijze (Maplix bevraging, Mobielt 21)

VEILIGHEID





Kaart 21: Veiligheid gebruikte routes per vervoerswijze (Maplix bevraging, Mobil 21)

VECTRIS®

VITAL DECOSTERSTRAAT 67A – 0201 | 3000 LEUVEN | BELGIË

+32 (0)16 31 91 00 | INFO@VECTRIS.BE | WWW.VECTRIS.BE