

**Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad  
donderdag 12 juni 2025**

**Aanwezigen:**

Patrick Van Assche, Voorzitter gemeenteraad  
Frans Van Looveren, Burgemeester  
Daan De Veuster, Laurent Cooreman, Ilse Van Den Heuvel, Roeland Ruelens, Miranda Crynen, Schepenen  
Luc Aerts, Voorzitter bijzonder comité voor de sociale dienst  
Leo Nicolaï, Sven Deckers, Tatiana Vandekerke, Natalie Schoonbaert, Charlotte Beyers, Katrien Scheirs, Ingrid Van Gaver, Christel Covens, Rita De Pooter, Tom Vorsselmans, Seppe Ooms, Tine Sips, Britt Verstappen, Esther Janssens, Jef Verschueren, Andreas Ooms, Machteld Francken, Kris De Pooter, Tinne Verlinden, Peggy De Winter, Suzy Vervoort, Gemeenteraadsleden  
Tinne Rombouts, Algemeen Directeur wvd.

**Verontschuldigd:**

Ludwig Anthonissen, Kris Janssens, Gemeenteraadsleden  
Annemie Marnef, Algemeen Directeur

**Aanvullend reglement: circulatie schoolomgevingen Sint-Job-in-'t-Goor - GR/2025/104****Beleids- en beheerscyclus**

Beleidsdoelstelling: D000001 - De Brechtenaar is partner van de gemeente in het beleid en in de gemeenschap.  
Actieplan: AP000004 - Brecht werkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor alle vervoersmodi.  
Actie: A000011 - Dagelijkse werking mobiliteit.

**Juridisch kader**

Nieuwe gemeentewet van 24 juni 1988 - artikel 119 en 135.  
Het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017.  
Het Bestuursdecreet van 7 december 2018.  
Wet betreffende de politie op het wegverkeer, gecoördineerd bij koninklijk besluit van 16 maart 1968.  
Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.  
Het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijkomende plaatsingsvoorwaarden voor de verkeerstekens worden bepaald.  
Het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens.  
Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 januari 2009 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens.  
De omzendbrief MOB/2009/01 van 3 april 2009.

**Historiek****Mobiliteitsplan als basis**

De circulatie aan de schoolomgevingen van Sint-Job-in-'t-Goor werd besproken, uitgewerkt en in 2024 door het college van burgemeester en schepenen goedgekeurd in de herwerking van het mobiliteitsplan. De gemeente koos hiervoor voor een uitgebreid participatietraject met inwoners. In het beleidsplan van dit nieuwe mobiliteitsplan werd de strategische visie en het actieplan gepresenteerd. Een van de visies uit het beleidsplan betreft de ontvlechting van fietsroutes. Het actieplan kwam tot stand op basis van de bevraging van de bewoners, de participatie met de klankbordgroep en de verschillende burgerpanels.

**Participatietraject - van november 2022 tot juni 2024**

- online (maplix)bevraging naar alle inwoners van Brecht
  - Uitnodiging tot deelname via persoonlijke brief
  - Uitnodiging tot deelname via sociale media
  - Uitnodiging tot deelname via BrechtsNieuws
- stakeholdersgesprekken (klankbordgroepen – groep van verkozen afgevaardigden uit adviesraden en externe partners)
- bewonersavonden (workshops burgerparticipatie voor inwoners die zich hiervoor engageerden)
- Inlooptentoonstelling voor alle inwoners van Brecht

### **Belangrijke visie in het mobiliteitsplan: ontvlechting van fietsroutes**

Ontvlechting = via lokale ingrepen fietsroutes proberen te scheiden van autoroutes, mogelijk door:

- aanpassen voorrangregeling
- Invoeren circulatie

Wijken zone 30: gemengd verkeer auto-fiets mogelijk

Invoering fietszones = benadrukken van bevoorrechte positie van de fiets

### **Evaluatie circulatie**

Tijdelijke proefopstellingen zijn een belangrijk instrument om het effect van de aanpassingen te evalueren. Met die reden werd door het college van burgemeester en schepenen beslist een evaluatie door te voeren omtrent de circulatiemaatregelen.

Er werd een infomarkt georganiseerd op 24 februari 2025 die de inwoners de kans gaf de achtergrondinformatie te bekijken, vragen te stellen en de voorstellen van de nieuwe scenario's door te nemen.

Vanaf 24 februari 2025 tot en met 5 maart 2025 liep een online bevraging via het gemeentelijk participatieplatform; onder de vorm van een enquête met meerkeuzevragen.

#### Keuze voor scenario A: huidige circulatie

- Idee ontstaan vanuit mobiliteitsplan (via bevraging + workshops)
- Doel: ontmoedigen sluipverkeer langs schoolomgevingen tijdens openingen van de brug aan Sluis 4 + beveiligen schoolroute op fietszones = meer ruimte voor de fietsers.

#### Keuze voor scenario B: vroegere verkeerssituatie zonder circulatiemaatregelen

Dit gaf klachten i.v.m. onveilige verkeerssituaties op fietszones:

- Weinig plaats voor fietsers naar geparkeerde wagens en bij voertuigen die ganse rijbaan innemen bij dubbelrichtingsverkeer
- te hoge snelheden ivm sluipverkeer tijdens opening brug aan Sluis 4
- moeilijke oversteekbaarheid voor voetgangers.

#### Keuze voor scenario C: nieuw scenario met andere rijrichting Kapelweg

- Weinig soelaas: enkelrichtingsstraten lopen nog steeds parallel langs Brugstraat (>sluipverkeer)
- Mogelijk resultaat: hogere snelheden i.v.m. sluipverkeer + handhaving niet dagelijks mogelijk
- Straten zijn enkelrichting, dus meer ruimte voor actieve weggebruikers in deze fietszone.

### **Advies**

Advies vanuit dienst mobiliteit: te kiezen voor scenario A.

Overwegende dat:

- De circulatiemaatregelen aan de schoolomgevingen van Sint-Job-in-'t-Goor werden ingevoerd in het kader van het mobiliteitsplan, goedgekeurd in 2024 na een uitgebreid participatietraject;
- De dienst mobiliteit, op basis van het mobiliteitsplan en de prioriteit voor verkeersveiligheid in schoolomgevingen, een positief advies verleent voor het behoud van scenario A;
- Scenario A beantwoordt aan de doelstellingen van het mobiliteitsplan, waaronder het ontvlechten van fietsroutes, het verhogen van verkeersveiligheid voor meer dan 1000 leerlingen, en het stimuleren van duurzame mobiliteit;
- De vervoerregio Antwerpen het gemeentebestuur expliciet ondersteunt in het streven naar veilige schoolomgevingen en het beperken van sluipverkeer via circulatiemaatregelen, en adviseert om verder in te zetten op duurzame mobiliteit en het principe van “de auto te gast”;
- De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 als langetermijnkader stelt dat er tegen 2050 geen zware verkeersslachtoffers meer mogen zijn, en dat duurzame, veilige en toegankelijke mobiliteit voor iedereen centraal moet staan;

- De bevraging en participatie aantoonde dat ouders van leerlingen en bewoners van straten met directe impact overwegend scenario A verkiezen.

## **Motivatie**

### **Een veilige schoolomgeving**

In een schoolomgeving moet er ruimte zijn voor kinderen en jongeren. Schoolomgevingen en -routes die als aangenaam, veilig en kindvriendelijk worden ervaren, hebben een duidelijk effect op het verplaatsingsgedrag van mensen.

Kenmerken voor een veilige schoolomgeving:

- kindvriendelijkheid
- focus op actieve weggebruikers
- het met elkaar verzoenen van verkeersdrukte

### **Waarom de keuze voor circulatie?**

#### **De schoolomgevingen:**

Door schoolwijken rustiger te maken wil men:

- het autoverkeer ontraden
- het doorgaand verkeer beperken
- de schoolroute voor (jonge) actieve weggebruikers beveiligen

#### **De (fiets)infrastructuur**

De invoering van een fietszone accentueert de bevoorrechte positie van de fiets. Enkelrichtingsstraten geven fietsers:

- meer verplaatsingsvrijheid in deze fietszones
- de straten zijn beter leesbaar voor jonge weggebruikers.

#### **On street parkeren**

Wanneer ook geparkeerde auto's de beschikbare ruimte op de rijbaan innemen geeft circulatie:

- meer ruimte op de rijbaan aan actieve weggebruikers
- minder conflictmogelijkheden door het ontbreken van tegemoetkomend verkeer

#### **Wegencategorisering**

via circulatiemaatregelen is het mogelijk om:

- het gemotoriseerd verkeer op de grotere (verbindings)wegen te bundelen
- sluipverkeer op lokale wegen te beperken

#### **De (potentiële) verkeerssamenstelling**

De aanwezigheid van actieve weggebruikers heeft invloed op de gewenste doorstroming van het gemotoriseerd verkeer.

- niet alleen de huidige hoeveelheid actieve weggebruikers op de weg
- mogelijk nog actieve weggebruikers die de weg momenteel vermijden

#### **De conflictdichtheid en de zichtbaarheid**

Zien en gezien worden, daar draait het om. Vele mogelijke conflicten vragen veel aandacht van de bestuurder en maken de rijtaak moeilijker.

- dit wordt moeilijker naarmate de verkeersintensiteiten hoger liggen
- het overzicht bij kruispunten is gemakkelijker te overzien bij verkeer uit slechts 1 rijrichting

### **Beslissing college van burgemeester en schepenen van 27 mei 2025:**

Het college van burgemeester en schepenen opteert voor scenario B, afwijkend van het advies van dienst mobiliteit, zijnde een terugkeer naar de oorspronkelijke verkeerscirculatie (met uitzondering van de Alfons De Clerckstraat waar de enkelrichting behouden blijft). Het college van burgemeester en schepenen besliste in januari om een participatiemoment met bevraging te organiseren op 24 maart 2025. Deze kwam er nadat eerder werd beloofd de genomen tijdelijke maatregelen te evalueren. Op de participatieavond werden de verschillende scenario's getoond en gemotiveerd. Vanaf het begin werd duidelijk gemaakt dat we rekening zouden houden met de resultaten van deze bevraging. De resultaten lieten even op zich wachten omdat we dit zeer zorgvuldig wilden evalueren. Na filtering zorgden de rechtsgeldige resultaten voor volgend resultaat; 29% koos voor scenario A, 60% voor scenario B en 11% voor scenario C. Scenario B werd veruit het meest gekozen waardoor we ons aan ons woord houden en de Kapelweg dus terug dubbelrichting zullen maken. Hoewel deze maatregel niet volledig in lijn ligt met het mobiliteitsplan kiezen we ervoor deze door te voeren. Het is duidelijk dat veel buurtbewoners hinder ondervonden van de tijdelijke circulatie. We kregen bovendien veel extra opmerkingen en zijn hiermee

aan de slag gegaan om toch voor een veilige schoolomgeving te zorgen. Dat is dan ook meteen de reden waarom er bijkomende flankerende maatregelen gekoppeld worden aan het terugdraaien van de huidige situatie. Wij zijn ervan overtuigd dat we met de flankerende maatregelen een veilige schoolomgeving kunnen creëren.

Bijkomende flankerende maatregelen ter uitvoering van scenario B dienen voorzien te worden:

- De mogelijkheid te onderzoeken om de verkeerslichten van het kruispunt Braakstraat x Brugstraat te verplaatsen naar het kruispunt Hogebaan x Brugstraat;
- Invoering van parkeerverbod aan één zijde van de Hogebaan (even huisnummers) tussen huisnummer 10 en het kruispunt Hogebaan x Kapelweg x Alfons De Clerckstraat;
- Behoud van enkelrichting in de Alfons De Clerckstraat omwille van beperkte breedte en verkeersveiligheid;
- Parkeerverbod aan één zijde van de Edith Cavelllaan (even nummers) tussen Henri Dunantlei en huisnummer 26;
- Onderzoek door de technische dienst naar de aanleg van twee opstelstroken aan het kruispunt Hogebaan x Brugstraat ter bevordering van de doorstroming.
- Onderzoek naar snelheidsremmende maatregelen in Kapelweg.

Toelichting wordt gegeven door schepen I. Van Den Heuvel.

Voor het verslag tijdens de zitting wordt verwezen naar de video-opname van 2.30.59 uur tot en met 2.53.27 uur.

#### **Stemming:**

Met 20 stemmen voor (Patrick Van Assche, Frans Van Looveren, Daan De Veuster, Laurent Cooreman, Ilse Van Den Heuvel, Roeland Ruelens, Miranda Crynen, Luc Aerts, Leo Nicolai, Tatiana Vandekeere, Ingrid Van Gaver, Christel Covens, Seppe Ooms, Tine Sips, Esther Janssens, Jef Verschuieren, Andreas Ooms, Kris De Pooter, Peggy De Winter, Suzy Vervoort), 9 onthoudingen (Sven Deckers, Natalie Schoonbaert, Charlotte Beyers, Katrien Scheirs, Rita De Pooter, Tom Vorrselemans, Britt Verstappen, Machteld Francken, Tinne Verlinden)

#### **Besluit**

##### **Artikel 1**

De gemeenteraad keurt de keuze van het college van burgemeester en schepenen, scenario B, goed; zijnde een terugkeer naar de oorspronkelijke verkeerscirculatie.

##### **Artikel 2**

De gemeenteraad keurt goed dat de flankerende maatregelen verder worden uitgewerkt en geïmplementeerd in het straatbeeld.

##### **Artikel 3**

De getroffen maatregelen zullen ter kennis gebracht worden van de weggebruikers door enerzijds het verwijderen van de nodige signalisatie en anderzijds het definitief opstellen van de benodigde verkeersborden en wegmarkeringen voor de invoering van de definitieve verkeerssituatie.

##### **Artikel 4**

Afschrift van dit besluit wordt bezorgd aan de toezichthoudende overheid overeenkomstig artikel 330 van het Decreet Lokaal Bestuur.

#### **Namens de gemeenteraad**

Tinne Rombouts  
Algemeen Directeur wvd.

Patrick Van Assche  
Voorzitter gemeenteraad

Voor eensluidend uittreksel

Annemie Marnef  
Algemeen Directeur

Patrick Van Assche  
Voorzitter gemeenteraad

