



MOBILITEITSPLAN BRASSCHAAT

Beleidsplan

18/02/2026

TV SUUNTA - Mobiel21 - Telraam
p/a Baron d'Eynattenstraat 4 / 10.01
3000 Leuven
www.suunta.be
info@suunta.be

COLOFON

Opdrachtgever

Gemeente Brasschaat

Verhoevenlei 11 2930 Brasschaat

Opdrachtnemer

TV SUUNTA - Mobiel21 - Telraam

p/a SUUNTA bv

Baron d'Eynattenstraat 4 / 10.01 3000 Leuven

Projectverantwoordelijke: Enid Zwerts

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
2	Knelpunten, kansen en doelstellingen	6
2.1	Knelpunten.....	6
2.2	Kansen	6
2.3	Doelstellingen.....	8
2.3.1	Vraaggericht en duurzaam investeren in bereikbaarheid van Brasschaat zonder andere doelstellingen te hypothekeren	8
2.3.2	Vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst	12
2.3.3	Het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem	13
2.3.4	Gedragsverandering bekomen door te motiveren en prikkelen door maatregelen	14
2.3.5	Zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus in Brasschaat	14
2.3.6	De verkeersleefbaarheid in Brasschaat verhogen en garanderen	15
2.3.7	Inzetten op duurzame mobiliteit	16
3	Iedereen VIB* op de fiets!	17
3.1	Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	17
	Afwegingskader Mobiliteit.....	27
3.2	Werkdomein B: Netwerken per modus	32
3.3	Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen	38
4	Actieplan	40
5	Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen.....	45
6	Bijlage - Verslag PSG	46
	Besluit.....	48

1 Inleiding

Het eerste gemeentelijk mobiliteitsplan van Brasschaat dateert van 2004. De gemeente heeft daarna in 2010 een actualisatie (spoor 3) van haar eerste mobiliteitsplan uitgevoerd. Het Decreet van de Vlaamse Overheid van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij Decreet van 10 februari 2012, bepaalde dat het gemeentelijk mobiliteitsplan ten minste om de 6 jaar moet worden geëvalueerd. Die evaluatie gebeurt aan de hand van een Sneltoets waarin het huidige mobiliteitsplan op zijn actualiteitswaarde wordt getoetst en waarin richting wordt gegeven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid. De Sneltoets werd uitgevoerd in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) van 30 januari 2019 en resulteerde in een keuze voor spoor 1 – Vernieuwen van het mobiliteitsplan. De GBC stond immers niet meer volledig achter het beleidsscenario van het bestaande mobiliteitsplan.

Het vernieuwen van het mobiliteitsplan volgens spoor 1, verloopt in drie fasen.

Oriëntatiefase

De basis voor de oriëntatiefase waren de in het bestek geformuleerde speerpunten van de gemeente. Verder in de eerste fase werd de planningscontext geactualiseerd. Vervolgens werden de betrokken mobiliteitsactoren bevraagd en werden de potenties en knelpunten naar boven gehaald. Op basis van de aangehaalde elementen wordt er gekeken welke informatie beschikbaar en bruikbaar is, en wordt er nagegaan of en welk verder onderzoek noodzakelijk is.

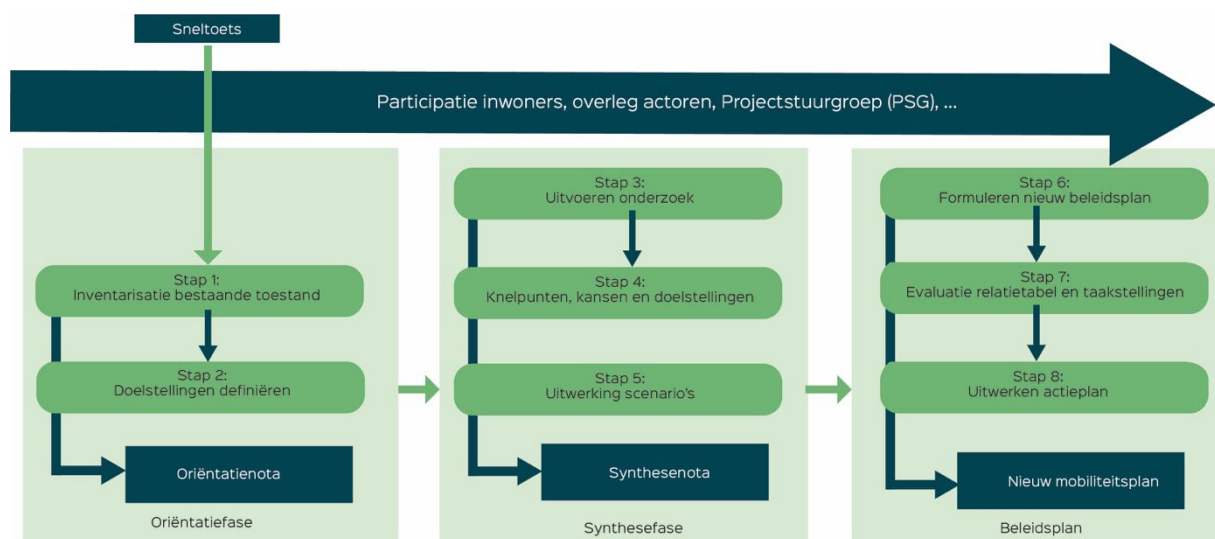
Synthesefase

Uit de oriëntatienota bleek niet meteen bijkomend verkeersonderzoek noodzakelijk, enkel desk research zou volstaan. Op basis van de info werden er verschillende scenario's uitgewerkt en voorgelegd aan het beleid.

Beleidsplanfase - voorliggend rapport

In deze nota wordt op basis van de keuzes in de synthesefase een beleidsplan met een actieplan uitgewerkt.

Het participatietraject loopt doorheen de verschillende fasen van het mobiliteitsplan.



Figuur 1: Overzicht fasering vernieuwen mobiliteitsplan

Participatietraject

In het kader van het vernieuwen van het mobiliteitsplan is het noodzakelijk om een participatietraject uit te werken. Dit loopt doorheen de verschillende fasen van het mobiliteitsplan. Hier dienen verschillende actoren, waaronder inwoners, inspraak te krijgen in het te realiseren mobiliteitsbeleid binnen de gemeente.

Het Decreet basisbereikbaarheid (2019) stelt dat het college van burgemeester en schepenen de participatie bepaalt. Indien er geen regels worden vastgesteld voor de participatie, dan onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van het lokaal mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.

In het kader van de vernieuwing van het mobiliteitsplan van Brasschaat zijn Telraam en Mobiel21 ingeschakeld om het participatietraject uit te werken. Voor deze oriëntatiefase werd een kick-offmoment georganiseerd, waarin een brede groep stakeholders werd betrokken. De kick-off vormde ook de start voor het werven van kandidaat-burgers voor Telraam-meetpunten. Daarnaast werd ook een bewonersbevraging uitgevoerd met behulp van Maplix. Op een online platform konden alle geïnteresseerde burgers knelpunten, ideeën en routes aanduiden.

Vervolgens werd een burgerpanel samengesteld, bestaande uit 20 burgers die een representatieve vertegenwoordiging vormen voor Brasschaat. Voor de oriëntatiefase en de synthesefase werd één overlegmoment georganiseerd.

Tot slot werden wijkworkshops uitgevoerd, waarbij per wijk met een aantal geëngageerde bewoners verder werd nagedacht over oplossingen voor de knelpunten aangehaald in de Maplix-enquête en aan de tafels. Op basis van deze knelpunten werd met een selectie van bewoners per wijk verder gewerkt aan de wijkcirculatieplannen en de acties die daarbij horen.

Alle voorstellen per wijk werden wijk per wijk besproken binnen het college van burgemeester en schepenen. Op basis van deze besprekingen werd het afwegingskader opgesteld dat de basis is voor het verdere mobiliteitsbeleid binnen de gemeente. Het afwegingskader bestaat uit 13 criteria die beantwoord worden en vormt de basis voor de nieuwe snelheidskaart. De criteria hebben betrekking op ruimtelijke, verkeersplanologische en verkeerskenmerken¹.

Dit afwegingskader en de acties per wijk werden tijdens een infomoment naar de wijkambassadeurs en het bredere publiek voorgesteld.

De input vanuit de verschillende onderdelen van het participatietraject werd gebruikt om dit beleidsplan vorm te geven.

¹ Meer informatie over het afwegingskader is te vinden in hoofdstuk 3.1 Werkdomein A - Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen.

2 Knelpunten, kansen en doelstellingen

In de Oriëntatienota werden de knelpunten, kansen en doelstellingen uitgebreid besproken.

Op basis van het geheel van deze input, kunnen er een aantal finale knelpunten en kansen voor het toekomstige mobiliteitsbeleid in Brasschaat afgeleid worden. Ze worden dus gedestilleerd uit de planningscontext en de visies van de actoren.

2.1 Knelpunten

- De kwaliteit van fiets- en voetgangersvoorzieningen en oversteken laat op sommige locaties te wensen over. Het gaat dan zowel over ontbrekende infrastructuur als over de kwaliteit van de voorzieningen (afmetingen, onderhoud, ...). In de schoolomgevingen komen voetgangers en fietser in conflict met veel (foutief) geparkeerde auto's.
- Brasschaat is een scholengemeente, met veel gemotoriseerd verkeer in die schoolomgevingen. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer is vaak niet aangepast aan de omgeving. Sluipverkeer en de onaangepaste snelheid van het gemotoriseerd verkeer zorgen voor objectieve en subjectieve onveiligheid bij de actieve weggebruikers. Bovendien beperken ze leefkwaliteit van de buurtbewoners.
- De hoofdstructuren in de gemeente (Bredabaan – Kapelsesteenweg) zijn barrières voor voetgangers en fietsers. Slechte verlichting op specifieke locaties kan zorgen voor objectieve en subjectieve onveiligheid.
- De bereikbaarheid en toegankelijkheid van de bushaltes kan beter.
- Op het grondgebied van Brasschaat is de voorrangssituatie op de wegen niet steeds duidelijk voor alle weggebruikers.

2.2 Kansen

- Door het voeren van een ruimtelijk beleid dat duurzame mobiliteit in de hand werkt, wordt er gewerkt aan het faciliteren van korte verplaatsingen te voet of met de fiets. Bij het inplannen van nieuwe woonontwikkelingen, bedrijventerreinen of andere attractiepolen wordt best rekening gehouden met het bestaande OV-aanbod om zo een duurzame modal split te realiseren.
- Door het toepassen van het STOP-principe bij inrichtingsdossiers is er ook meer ruimte voor duurzame vervoerwijzen. De kernen moeten ingericht zijn op maat van de voetgangers, en zeker voor de personen met een beperking (slechtzienden, rolstoelgebruikers, ...).
- Het creëren van veilige schoolomgevingen in al zijn aspecten (bereikbaarheid fiets en te voet, veilige oversteekvoorzieningen, handhaving op parkeren) zorgt voor een duurzamere modal split.
- Het ontwikkelen van herkenbare en veilige functionele fietsverbindingen, met daarbij logische voorrangsregelingen, veilige en vlotte fietsoversteken en duidelijke bewegwijzering leidt tot meer fietsgebruik. Voldoende comfortabele en kwaliteitsvolle fietsenstallingen ondersteunen dit verhaal conform de parkeerverordening.
- Voor het openbaar vervoer kan er ingezet worden op het voorzien van kwalitatieve halte-infrastructuur en het verhogen van de haltebereikbaarheid voor voetgangers en fietsers.
- Het afstemmen van wegbeelden en snelheidsregimes op het gewenste verkeersgedrag om een uniforme en leesbare verkeersstructuur te bekomen. Deze verkeersstructuur zorgt er

ook voor dat doorgaand verkeer bemoeilijkt wordt. Her creëren van een eenduidig wegbeeld dwingt gewenst verkeersgedrag af. Snelheid en wegbeeld gaan hand in hand.

2.3 Doelstellingen

Brasschaat wil werk maken van een gedreven en ambitieus mobiliteitsbeleid. Om dit beleid te realiseren worden een aantal duidelijke strategische doelstellingen geformuleerd.

De gemeente Brasschaat wil samen met haar partners werken aan onderstaande doelstellingen. Het zijn dan niet enkel de partijen die betrokken zijn bij de opmaak van dit document (AWV, De Lijn, MOW, provincie Antwerpen), maar ook burgers, verenigingen, scholen, ondernemers,... .

2.3.1 Vraaggericht en duurzaam investeren in bereikbaarheid van Brasschaat zonder andere doelstellingen te hypothekeren

2.3.1.1 Strategische doelstellingen

Het garanderen van de bereikbaarheid van diverse activiteiten en attractiepunten in Brasschaat, staat onder druk. Dit grotendeels door het doorgaand gemotoriseerd verkeer en het ongewenst gebruik van niet-geschikte infrastructuur. Hierdoor daalt de bereikbaarheid en veiligheid in de gemeente. Er dient in de toekomst aandacht te zijn voor de manier waarop de bereikbaarheid voor specifieke modi verbeterd en gegarandeerd kan worden en dus voor andere bemoeilijkt of onmogelijk wordt gemaakt. Verder dient er ook aandacht te zijn voor integrale toegankelijkheid van Brasschaat en dan in het bijzonder van het centrum.

2.3.1.2 Operationele doelstellingen

- Het aantal fietsers in Brasschaat verhoogt globaal genomen met 20% (relatief) ten opzichte van de bevraging uit de Gemeentemonitor. Als een indicator voor deze doelstelling wordt de bevraging uit de Gemeentemonitor en de Federale enquête woon-werkverkeer gebruikt.

De indicatoren worden bepaald aan de hand van de bevraging uit de Gemeentemonitor en de Federale enquête woon-werkverkeer die driejaarlijks wordt uitgevoerd en de.

Vanuit de Gemeentemonitor is het dominant vervoermiddel voor de verplaatsingen tussen woonplaats en werk of school bevestigd.

Voor de Federale enquête woon-werkverkeer is de laatst beschikbare informatie de enquête van 2021. In deze enquête wordt er een onderscheid gemaakt tussen de woon-werkverplaatsingen van de inwoners van Brasschaat (die niet noodzakelijk in Brasschaat werken) en de woon-werkverplaatsingen van de werkenden met als werkplaats Brasschaat (inclusief dus ook verplaatsingen van mensen die niet in Brasschaat wonen).

Het aandeel fiets bij de laatste meting in de Gemeentemonitor 2023 bedroeg 32%.

Dit aandeel zou in 2030 38% moeten bedragen.

Het aandeel fiets in het woon-werkverkeer van de inwoners van Brasschaat in 2021 bedroeg 28% (Federale enquête woon-werkverkeer).

Dit aandeel zou in 2030 verhogen tot 34%.

Het aandeel fiets in het woon-werkverkeer van de werkenden in Brasschaat in 2021 bedroeg 28% (Federale enquête woon-werkverkeer).

Dit aandeel zou in 2030 verhogen tot 34%.

- De modal split in de scholen van Brasschaat bestaat uit minstens 60% duurzame verplaatsingen (te voet, fiets, OV) tegen 2030.
- De modal split van alle verplaatsingen van Brasschaat bestaat uit minstens 50% duurzame verplaatsingen (te voet, fiets, OV) tegen 2030.

De indicatoren worden bepaald aan de hand van de bevraging uit de Gemeentemonitor en de Federale enquête woon-werkverkeer die driejaarlijks wordt uitgevoerd en de.

Vanuit de Gemeentemonitor is het dominant vervoermiddel voor de verplaatsingen tussen woonplaats en werk of school bevroegd.

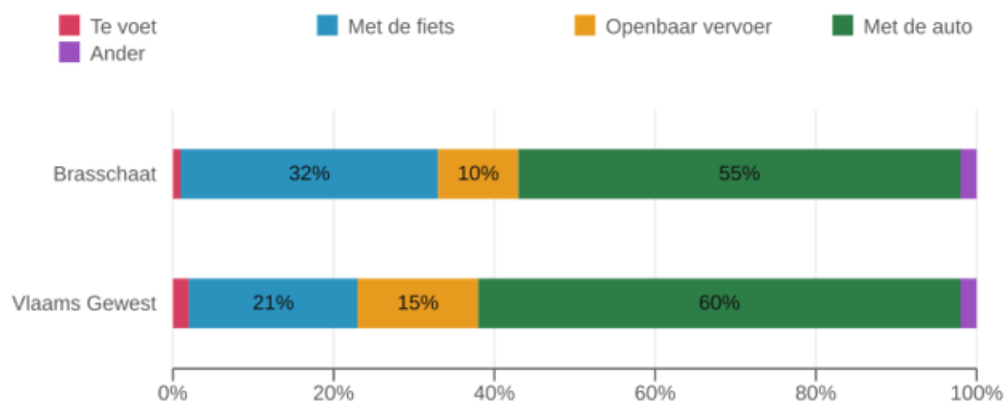
In 2017 bedroeg het aandeel duurzame verplaatsingen in de modal split 38%.

In 2020 (covid-periode) was dit aandeel 36%.

Bij de laatste meting in 2023 bedroeg dit aandeel 43%.

Dit aandeel zou in 2030 50% moeten bedragen.

Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school: dominant vervoermiddel 2023, in procenten



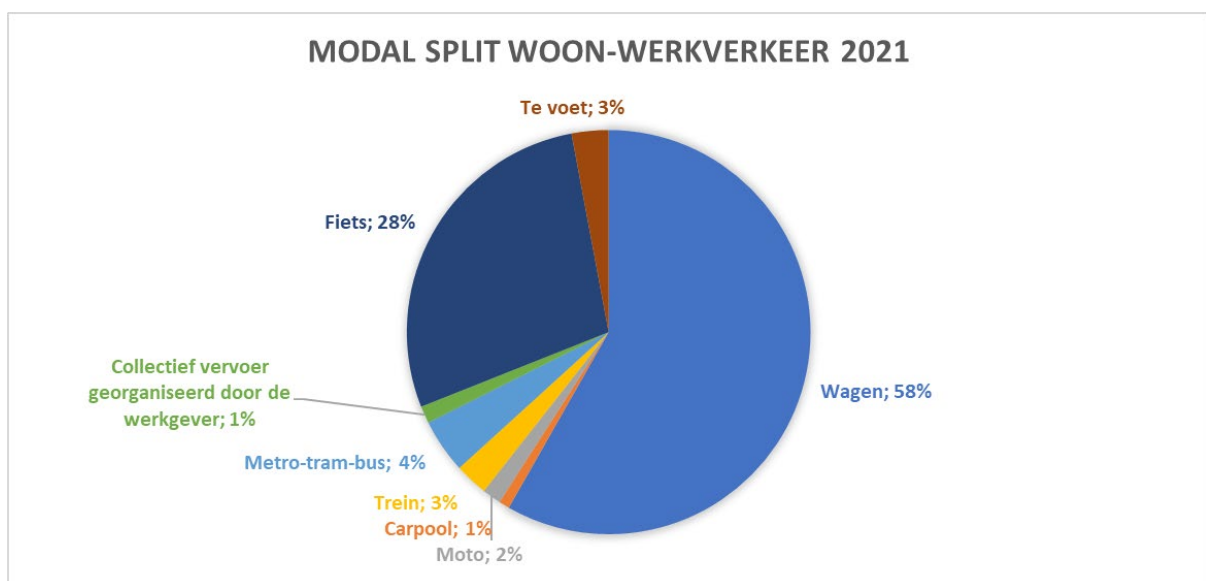
Figuur 2: Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school: dominant vervoermiddel 2023, in procenten (Jouw gemeentescan Brasschaat, resultaat van <https://gemeente-stadsmonitor.vlaanderen.be>)

De modal split van het woon-werkverkeer van de inwoners van Brasschaat in 2021 bestond uit 40% duurzame verplaatsingen.

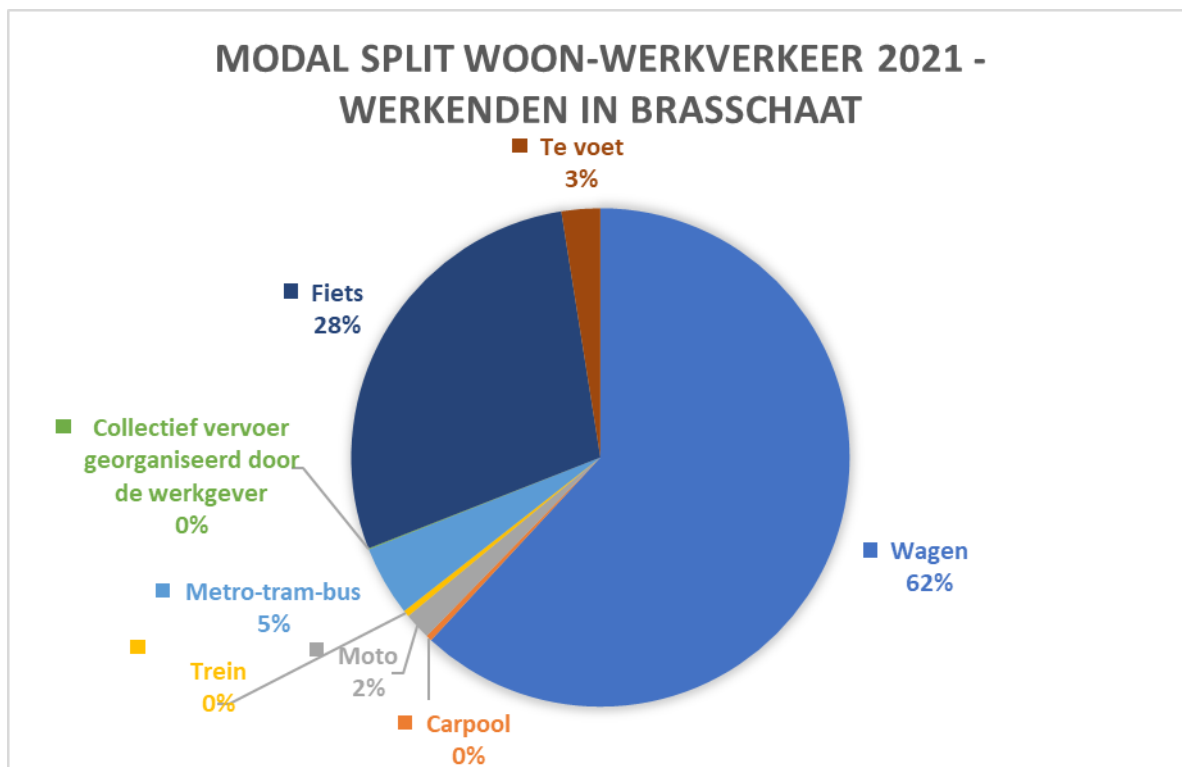
Dit aandeel zou tegen 2030 tot 45% verhogen.

De modal split van het woon-werkverkeer van de werkenden in Brasschaat in 2021 bestond uit 36% duurzame verplaatsingen.

Dit aandeel zou tegen 2030 tot 45% verhogen.



Figuur 3: Modal split woon-werkverkeer (inwoners Brasschaat) (Federale enquête woon-werkverkeer, 2021)



Figuur 4: Modal split woon-werkverkeer (werkenden met als werkplaats Brasschaat) (Federale enquête woon-werkverkeer, 2021)

- Belangrijke locaties (winkelkernen, secundaire scholen, publieke voorzieningen, stations) blijven bereikbaar voor iedereen met het openbaar vervoer.
- Het autogebruik neemt met 10% af (relatief) in Brasschaat tegen 2030. Vooral korte verplaatsingen worden minder met de auto gemaakt. Als een indicator voor deze doelstelling wordt de bevraging uit de Gemeentemonitor en de Federale enquête woon-werkverkeer gebruikt.

De modal split van het woon-werkverkeer van de inwoners van Brasschaat in 2021 bestond uit 58% autoverplaatsingen.

Dit aandeel zou tegen 2030 tot 53% verlagen.

De modal split van het woon-werkverkeer van de werkenden in Brasschaat in 2021 bestond uit 62% autoverplaatsingen.

Dit aandeel zou tegen 2030 tot 58% verlagen.

- In de woonwijken rijdt geen doorgaand verkeer meer (nulmetingen op basis van Floating Car Data (via Team Vervoerregio - MOW), het dashboard Monitoring Mobiliteit (MoMo) van de Vlaamse overheid, en het dashboard van de Vervoerregio Antwerpen (Routeplan 2030).
- In het centrum van Brasschaat rijdt er geen doorgaand vrachtverkeer meer (doorgaand = vrachtverkeer dat eigenlijk gebruik dient te maken van de hoofdwegen E19, R1, ...).

- Behouden van parkeerplaatsen in het centrum (parkeerplaatsen onderzocht aan de hand van verkeerstellingen in functie van de parkeerverordening).

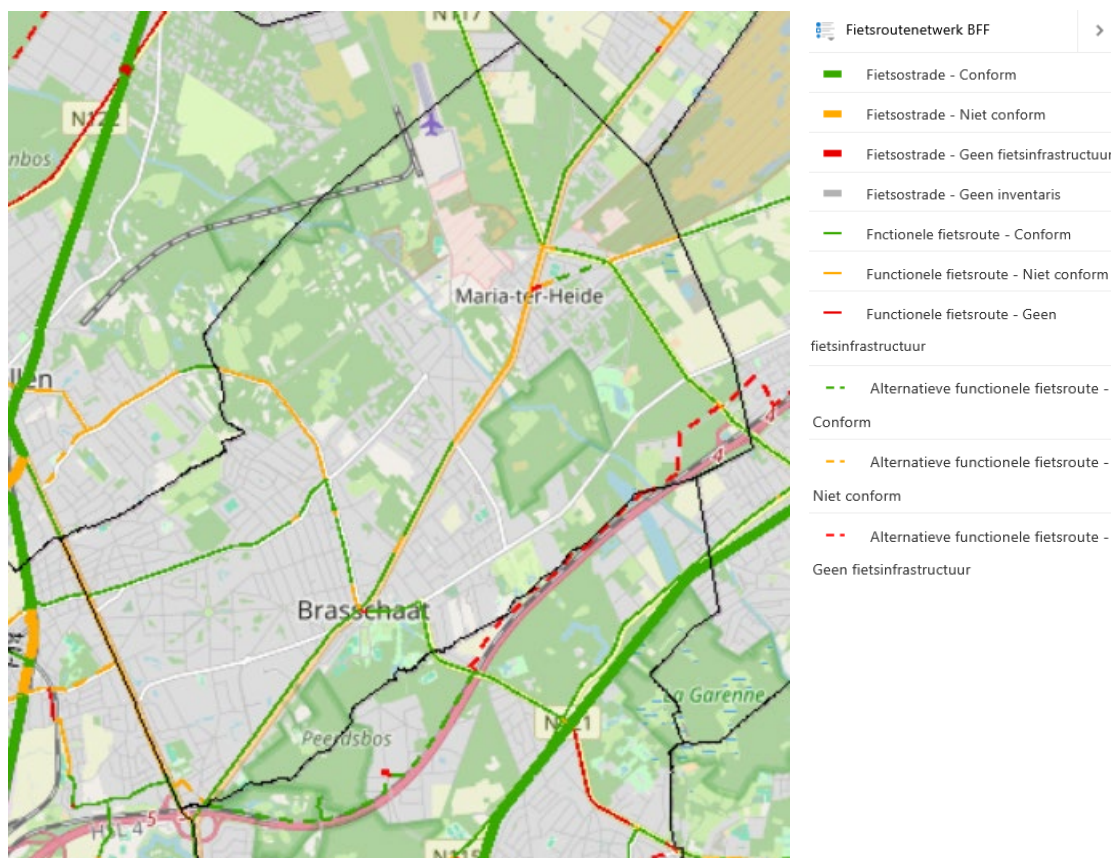
2.3.2 Vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst

2.3.2.1 Strategische doelstellingen

Afstemmen van de vervoersnetwerken op toekomstige ontwikkelingen, door rekening te houden met de robuustheid van het netwerk, nieuwe ontwikkelingen en een toongevende visie naar de toekomst.

2.3.2.2 Operationele doelstellingen

- Brasschaat beschikt over 50% toegankelijke halte-infrastructuur voor bussen tegen 2030. Op dit moment zijn er 78 haltes op het grondgebied van Brasschaat. Daarvan zijn er 55 in het beheer van AWV en 23 in het beheer van de gemeente. Op dit moment zijn er 4 haltes volledig toegankelijk en 13 toegankelijk voor personen met een motorische beperking.
- Het openbaar vervoernetwerk blijft behouden zoals het nu is of wordt uitgebreid. Flex-vervoer blijft behouden of verder uitgebreid.
- We streven naar een netwerk van voetpaden dat zoveel mogelijk conform is met het vademecum voetpaden in alle schoolomgevingen rekening houdend met de ruimtelijke beperkingen die er zijn.
- We streven naar een fietsnetwerk op het grondgebied van Brasschaat dat zoveel mogelijk in overeenstemming is met de eisen van het vademecum fietsvoorzieningen rekening houdend met de ruimtelijke beperkingen die er zijn. Deze doelstelling kan ook gerealiseerd worden door een algemeen snelheidsbeleid en circulatiemaatregelen.



Figuur 5: Conformiteit bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk - Geoloket fietsnetwerk Provincie Antwerpen (Bron: Geoloket provincie Antwerpen)

- Op basis van een inventaris optimaliseren we de fietsstalplaatsen in Brasschaat en maken ze meer bekend aan de brede bevolking.
- We bundelen de laadinfrastructuur (snelladers, laadpalen) op strategische locaties in Brasschaat (vnl de grote publieke parkings).
- Tegen 2030 is er 1m nieuw of structureel opgewaardeerd fietspad extra per inwoner tov 2021 (38km in totaal waarvan al 20 km uitgevoerd)

2.3.3 Het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem

2.3.3.1 Strategische doelstellingen

Het mobiliteitsplan moet bijdragen aan het verminderen van het aantal en de ernst van de verkeersongevallen. Hierbij is het duidelijk dat er op diverse onderdelen ingespeeld kan worden binnen het toekomstige beleid, namelijk engineering (infrastructuur), education (educatie), enforcement (handhaving) en engagement (verbintenis). Evaluatie ondersteunt dit verhaal.

2.3.3.2 Operationele doelstellingen

- Brasschaat heeft nul verkeersdoden en nul zwaargewonden op haar grondgebied tegen 2030. Het aantal lichtgewonden halveert.

In 2021 bedroeg het aantal lichtgewonden 157.
In 2024 bedroeg dit aantal 155.
In 2030 zijn er maximaal 78 lichtgewonden bij verkeersongevallen.

- Brasschaat wil geen ongevallen meer waarbij kinderen jonger dan 15 jaar als actieve weggebruiker bij betrokken zijn.
- Brasschaat wil geen ongevallen meer in schoolomgevingen
- De doelstellingen van het SAVE-charter worden gerealiseerd (focusthema's van het vervolgtraject Verkeersveilige gemeente):
 - o Een uitgeschreven en gemeenschappelijke visie voor verkeersveiligheid van bestuur en politie
 - o Een communicatie met aandacht voor verschillende doelgroepen
 - o Leesbare wegen voor de actieve weggebruiker.

2.3.4 Gedragsverandering bekomen door te motiveren en prikkelen door maatregelen

2.3.4.1 Strategische doelstellingen

Er dient een gedragsverandering en mental shift te komen om het mobiliteitsverhaal tot een succesverhaal te krijgen. Gebruikers dienen op diverse wijzen gestimuleerd of ontmoedigd te worden met bepaalde maatregelen om gedrag dusdanig te veranderen. Brasschaat ondersteunt de opgelegde doelstellingen vanuit het Routeplan 2030 en andere instanties.

2.3.4.2 Operationele doelstellingen

- Het aantal fietsers in Brasschaat verhoogt globaal genomen met 20% (relatief) ten opzichte van de nulmeting met de Telramen tegen 2030 (zelfde doelstelling als onder 2.3.1.2., waar ze ook verder toegelicht wordt)
- De modal split in de scholen van Brasschaat bestaat uit minstens 60% te voet en fiets tegen 2030. (zelfde doelstelling als onder 2.3.1.2., waar ze ook verder toegelicht wordt)
- De modal split van alle verplaatsingen van Brasschaat bestaat uit minstens 50% duurzame verplaatsingen (te voet, fiets, OV) tegen 2030.
- Het gebruik van het openbaar vervoer op de buslijnen op het grondgebied van Brasschaat verhoogt met 25% (relatief) tegen 2030.
- 10% van de bewoners van Brasschaat gebruikt deelmobiliteit (deelwagens, deelfietsen, taxi, ...). In 2024 waren er in Brasschaat 3 591 gebruikers voor Donkey-deelfietsen.

2.3.5 Zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus in Brasschaat

2.3.5.1 Strategische doelstellingen

Maatregelen genomen op de drie niveaus van het driemarktenmodel (verplaatsingsmarkt, vervoersmarkt, verkeersmarkt) kunnen samen zorgen voor een vlotte doorstroming voor elke vervoersmodus. Dit garandeert bereikbaarheid, een aangename reistijd en een betere verkeersleefbaarheid. Dit dient met aandacht voor het STOP-principe te gebeuren.

We werken samen met onze stakeholders VVR, AWV, De Lijn om een vlotte doorstroming van alle vervoersmodi in Brasschaat te bewerkstelligen. De studie uitgevoerd door AWV naar doorstroming van het openbaar vervoer op de as N1 (Bredabaan) biedt inzicht in de knelpunten en oplossingsmogelijkheden.

2.3.6 De verkeersleefbaarheid in Brasschaat verhogen en garanderen

2.3.6.1 Strategische doelstellingen

Het grote volume aan gemotoriseerd verkeer mag geen overlast bezorgen in de woon- en verblijfsomgevingen. Het mobiliteitsplan dient rekening te houden met eventuele maatregelen die de leefbaarheid van de bestaande bewoners niet beperken. Het vrijwaren van een leefbaar en aantrekkelijk centrum en woongebieden met een grote verblijfskwaliteit zijn dan ook een minimale voorwaarde voor het toekomstige mobiliteitsbeleid.

2.3.6.2 Operationele doelstellingen

- Op basis van het afwegingskader worden maatregelen voorgesteld en worden ze uitgevoerd.
- Inzetten op de uitvoering van de wijkplannen mobiliteit voor elke wijk, de 79 actiepunten die hieruit voortvloeiden.

2.3.7 Inzetten op duurzame mobiliteit

2.3.7.1 Strategische doelstellingen

Het stimuleren en nastreven van duurzame mobiliteit is ook voor Brasschaat van groot belang, aangezien gemotoriseerd verkeer een zeer sterke impact heeft op de natuur en het milieu. Het ontraden van deze verplaatsingswijze en het stimuleren van alternatieve verplaatsingswijzen, staat daarbij voorop.

2.3.7.2 Operationele doelstellingen

- Bij de verdere uitvoering van de wijkplannen mobiliteit wordt het afwegingskader steeds als basis gehanteerd. Daarbij is er rekening gehouden met een veilige en vlotte doorstroming, een vrijwaring van de kernen, het omrijden tot een minimum te beperken.
- Investerings in fietsinfrastructuur en een positief fietsimago kunnen het fietsgebruik stimuleren en zo een bijdrage leveren aan het milieu en gezondheid.

3 Iedereen VIB* op de fiets!

**Very Important Brasschatenaar*

**Verkeersveilig In Brasschaat*

Brasschaat wil in haar beleidsplan inzetten op de fiets. Het inzetten op de fiets wordt uitgewerkt in de verschillende beleidsdomeinen. Veiligheid rond schoolomgevingen en -routes is daarbij een topprioriteit. De verdere detaillering van dit globale beleidsplan gebeurt in verschillende wijkcirculatieplannen.

3.1 Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

Ruimtelijke planning

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van Brasschaat werd in 2005 definitief goedgekeurd. De visie van het GRS wordt samengevat als "het streven naar een groene gemeente aan de rand van het grootstedelijk gebied Antwerpen met een karakteristiek winkelapparaat, waarbij optimale verbindingen tussen de gemeente en Antwerpen gecombineerd worden met een gunstig woonklimaat". Het beleid is gericht op een ontwikkeling, concentratie en verdichting van activiteiten met een bijzondere aandacht voor de draagkracht en de leefbaarheid van het bestaande weefsel. Volgende doelstellingen zijn verbonden aan de visie voor de gemeente:

- Toekomstige woningbouw gericht op inbreiding, in plaats van uitwaaiing van bebouwing;
- Een goede inpassing van bestaande en nieuwe (kleinschalige) economische concentraties binnen het bestaande weefsel. Het aantrekken van nieuwe grootschalige economische functies wordt niet gestimuleerd;
- Een optimalisatie van de infrastructuur met een focus op goede verbindingen tussen de gemeente en het stedelijk gebied Antwerpen en de omliggende gemeenten, vooral goede openbaar vervoer- en langzame verkeersverbindingen;
- Natuurontwikkeling van het Antitankkanaal en de militaire domeinen en een verbinding van de noordelijke en zuidelijke groene zones.

De visie en doelstellingen worden verder uitgewerkt in een aantal ruimtelijke concepten op gemeentelijk niveau:

- Behoud en versterking van het eigen karakter van de woonentiteiten;
- Beken als ecologische linten doorheen het natuurlijk en cultureel landschap;
- Aaneenschakelen van groene ruimten door natuurverbindingsgebieden;
- Veilige doortochten door de kernen en woongebieden;
- Veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk van en naar de attractiepolen binnen de gemeente;
- Optimale ontsluiting met het openbaar vervoer;
- Behouden en versterken van het karakteristieke centrum.

Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur worden zeven deelruimten onderscheiden, elk met een eigen identiteit en eigen kwaliteiten, potenties, knelpunten en bedreigingen. Naast het algemene beleid voor de gemeente, wordt voor elke deelruimte een specifiek beleid uitgewerkt.

De gemeente Brasschaat plant binnen de komende 5 jaren de opmaak van een nieuw Beleidsplan Ruimte. Vanuit het beleid wordt de nadruk gelegd op kernversterking met behoud van het eigen karakter, verdichting van het bebouwde gebied en het structureel beschermen van de open ruimte.

In de beleidsvisie van de gemeente moeten ruimtelijke ordening en mobiliteit samen aangepakt worden. Het netwerk van voetpaden, wandelroutes, fiets- en autowegen verbindt de verschillende wijken van onze gemeente met functies zoals wonen, winkelen, ontspanning en werken.

Binnen de projecten worden opportuniteiten aangegrepen om de mazen van de netwerken van voetgangers en fietsers te verkleinen (door het realiseren van doorsteken, verbindingen, ...). Opportuniteiten om ruimtelijke ontwikkelingen te enten op het fietsnetwerk (bicycle oriented development) of het openbaar vervoer (transit oriented development) worden gestimuleerd en als uitgangspunt meegenomen in het ruimtelijke beleid. De parkeerverordening dient eveneens als uitgangspunt meegenomen te worden.

Nieuwe ontwikkelingen bieden de mogelijkheid om van bij het begin een duurzame mobiliteit na te streven. De Vlaamse overheid legt vanaf een bepaalde omvang de opmaak van een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) op. De gemeente legt ook de opmaak van een mobiliteitstoets op in het kader van aanvragen tot stedenbouwkundige, verkavelings- of omgevingsvergunningen voor volgende ontwikkelingen volgens de drempelwaarden uit het Richtlijnenboek Mobiliteitsstudies, Mobiliteitstoets en MOBER van de Vlaamse overheid (2025). Bij het uitreiken van de vergunningen kan de gemeente ook voorwaarden opleggen om de gegenereerde mobiliteit te verduurzamen. Verschillende mogelijkheden worden voorgesteld in de parkeerverordening.

Strategische ruimtelijke projecten/plannen met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

De gemeente legt de laatste hand aan het RUP kernversterking, detailhandel en wonen. In dit RUP wordt uitspraak gedaan over de locaties waar handel mogelijk is en welke types handel, en waar verdichting van het woonweefsel aangewezen is en waar niet. Het RUP gaat dus uit van een duurzame kwaliteitsvolle verdichting op gewenste locaties. De impact op verkeer en mobiliteit van dit RUP wordt verwacht positief te zijn, aangezien gekozen wordt voor verdichting van wonen en handel op vervoersrijke locaties. Dit zorgt voor nabijheid van voorzieningen enerzijds en maakt bovenlokale verplaatsingen met alternatieven voor de auto mogelijk. Ook wil het handelsbeleid in het RUP zacht verkeer voor verplaatsingen naar dagelijkse voorzieningen aanmoedigen. Anderzijds kan een verdere verdichting langs belangrijke openbaar vervoersassen, zoals de Bredabaan, zorgen voor congestie en verzadiging van deze wegen.

Ook de afronding van het RUP woonparken wordt op korte termijn voorzien. In het RUP worden stedenbouwkundige voorschriften vastgelegd voor de woonparken of residentiële gebieden binnen een bosrijk gebied met veel groene ruimte en een beperkt aantal woningen. Enkele doelstellingen van het RUP Woonparken zijn het wonen en de natuur beter positioneren binnen de woonparken, de ecologische kwaliteit en biodiversiteit verbeteren, het uitbouwen van een netwerk van trage wegen, enz. Wat betreft de effecten van het RUP op de mobiliteit, worden geen significante negatieve effecten verwacht. De bestaande ontsluiting van de woonparken voor gemotoriseerd verkeer (hoofdzakelijk via de N1, N11 en N117) wordt behouden en de ontsluiting voor voetgangers en fietsers wordt behouden of verbeterd door een uitbouw van trage wegen doorheen de woonparken.

De provincie werkt aan het PRUP Kloosterveld-De Zwaan. Op deze locatie in het grensgebied tussen Brasschaat, Brecht en Schoten. Binnen dit PRUP wordt de ontwikkeling voorzien van een energiehub (verzameling van infrastructuur voor opwekking, opslag en uitwisseling van energie) en de

herinrichting van de bedrijventerrein. Daar horen ook wijzigingen naar mobiliteit. Hoewel het PRUP Kloosterveld-De Zwaan zich hoofdzakelijk richt op een zone aan de rand van Brasschaat en geënt is op de E19, zijn er relevante mobiliteitsvraagstukken die wél impact kunnen hebben op Brasschaat. Deze impact is vandaag nog niet volledig gekend en vereist verder onderzoek. Het mobiliteitsonderzoek is nog lopende binnen het RUP.

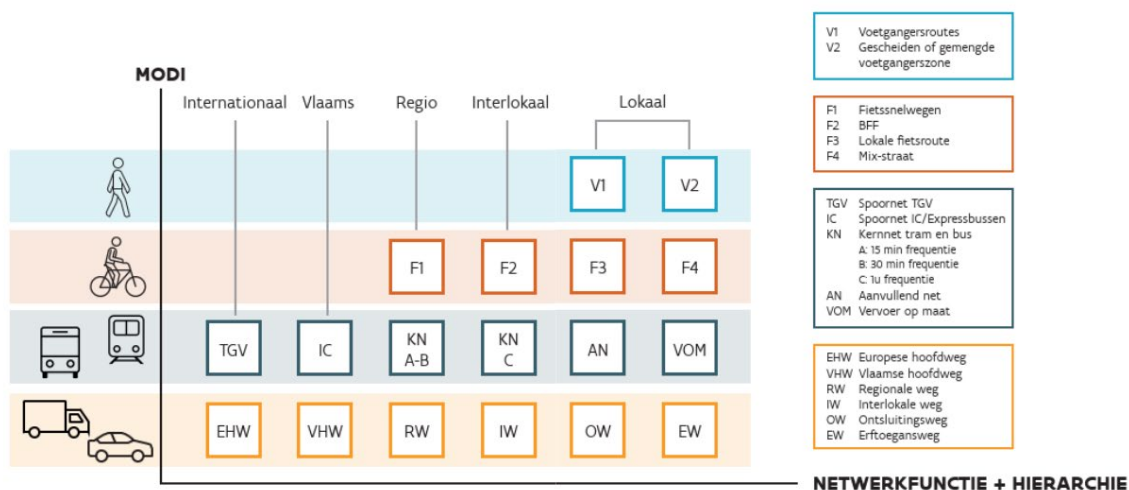
Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen

De wegcategorisering geeft aan de verschillende wegen een functie en schept zo een kader voor de inrichting ervan.

Het wegennetwerk wordt gestructureerd aan de hand van de Vlaamse wegcategorisering.

Het hoofdwegennet zorgt voor een vlotte doorstroming van doorgaand verkeer en is de drager van doorgaand vrachtverkeer. Onder de hoofdwegen verstaan we twee categorieën, namelijk de Europese en de Vlaamse hoofdwegen.

Het hoofdwegennet wordt ondersteund door een dragend wegennet van verbindingswegen dat ingeschakeld kan worden bij calamiteiten of onderbrekingen in het hoofdwegennet. Het dragend wegennet zorgt daarbij ook voor de vlotte afwikkeling van het regionaal doorgaand verkeer en bestaat bijgevolg uit regionale en interlokale wegen. Samen met het hoofdwegennet vormen ze een rasterstructuur van verbindingswegen. Alle andere wegen zijn lokale wegen. Zij hebben geen verbindingfunctie en worden maximaal gevrijwaard van regionaal doorgaand verkeer. Ze ontsluiten de mazen binnen het raster van het dragend wegennet en geven er toegang tot de woningen en functies. De lokale wegen en de publieke ruimte worden ingericht voor duurzame verplaatsingen en aangename leefomgevingen.



Figuur 6: De nieuwe wegcategorisering (Bron: Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Regionale wegen & Interlokale wegen - versie 1.0, AWV -)

De categorisering op het niveau van de vervoerregio zorgt ook voor een definitie van interlokale mazen, waarbinnen er ook maatregelen genomen worden om de leefbaarheid te verhogen en het doorgaand interregionaal verkeer geweerd wordt.

De zones tussen de geselecteerde wegen zijn gebieden waar verblijven en verplaatsingen op maat van het verblijven (te voet, met de fiets) primeren. Het doorgaande gemotoriseerd verkeer situeert zich op de geselecteerde wegen met een verkeersfunctie.

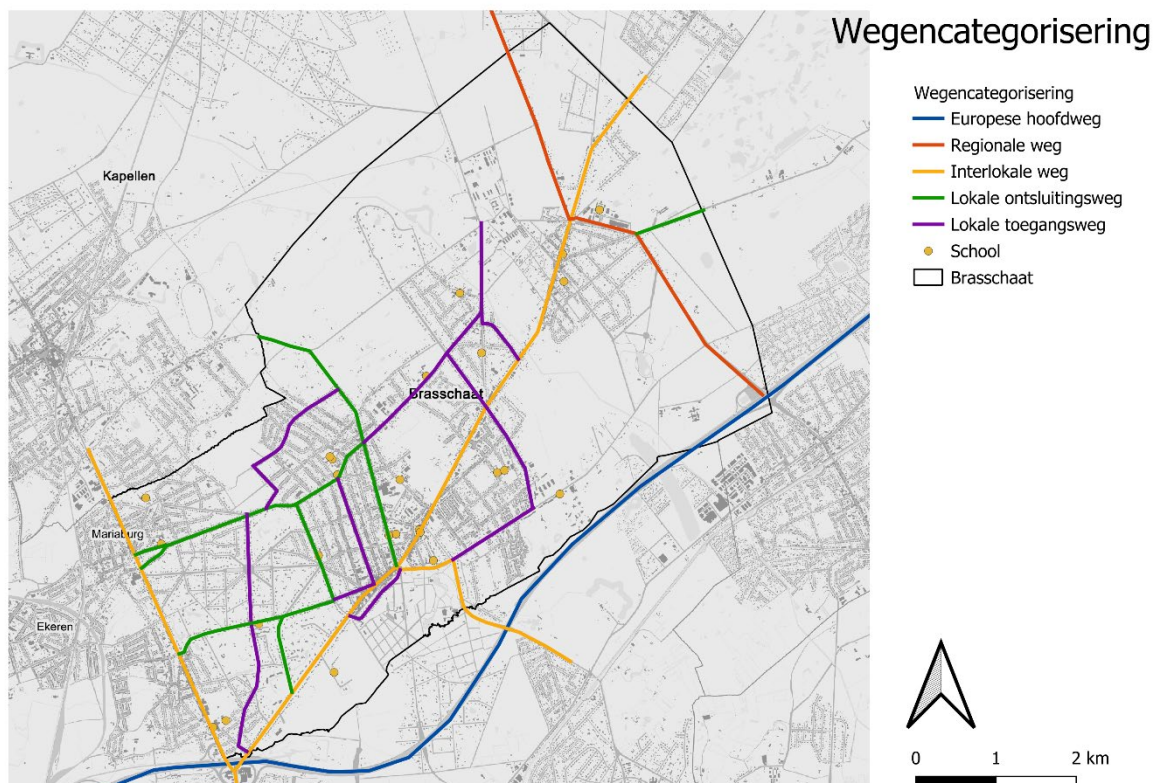
De E19 die op het grondgebied van Brasschaat loopt is aangeduid als een Europese hoofdweg. De verbinding vanaf de E19, de N117 Sint-Jobsesteenweg, is door de Vervoerregio geselecteerd als een regionale weg. De N11 Kapelsesteenweg, de N1 Bredabaan en de N121 westelijk deel Miksebaan - Elshoutbaan als interlokale wegen.

Aanvullend aan de bovenlokale selecties worden lokale wegen aangeduid. Binnen de lokale wegen voorzien de categoriseringsstructuur twee categorieën: de lokale ontsluitingswegen en de erftoegangswegen.

Voor Brasschaat werd er derde tussencategorie toegevoegd, een lokale toegangsweg. Het gaat om wegen die geen erftoegangsweg zijn maar evenmin een lokale ontsluitingsweg richting hoger wegennet. Lokale ontsluitingswegen hebben een duidelijke functie richting hoger wegennet, maar er zijn ook wegen die een lokale toegangsfunctie hebben, dus niet richting hoger wegennet, maar wel naar lokale attractiepolen (winkelclusters, bedrijvigheid, ...). De invloed naar deze polen is groter dan de omliggende straten, maar ook te klein om naar een hoger wegennet te reiken. Met een extra categorie wordt het mogelijk om ook een sturing te geven naar verkeer met een lokale bestemming (bijvoorbeeld een winkelcluster). Specifiek naar vrachtverkeer kan er zo ook vermeden worden dat de erftoegangswegen hiervoor worden ingezet. De verkeersfunctie van deze wegen is hoger dan die van een erftoegangsweg, maar duidelijk lager dan die van een lokale ontsluitingsweg.

De straten die niet zijn aangeduid zijn erftoegangswegen.

Op alle lokale wegen mogen maatregelen genomen worden om de snelheid te verlagen of de verkeersintensiteit te verminderen, afhankelijk van de omgeving. Op lokale wegen is de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie.



Figuur 7: Wegencategorisering

Bij herinrichtingsprojecten wordt de inrichting van de wegen afgestemd op de inrichtingsprincipes per wegcategorie, die opgemaakt werden door de Vlaamse overheid en de VVSG (https://www.vvsg.be/Publiek/Omgeving/Mobiliteit/Vervoerregio/Inrichtingsprincipes%20lokaal%20net_definitief.pdf). Daarnaast worden ook de Vademecums fietsvoorzieningen en toegankelijke voetgangersvoorzieningen als richtlijnen gehanteerd.

Samenhangend met de inrichtingsprincipes is er ook link naar ruimtelijke ontwikkelingen. Voor nieuwe projecten dient telkens de impact op mobiliteit onderzocht worden (zie ook het deel Ruimtelijke planning in dit hoofdstuk). Dit komt nog duidelijker in beeld op locaties waar vandaag reeds een problematiek aanwezig is die enkel maar kan opgelost worden indien er meer ruimte beschikbaar komt.

De nieuwe wegcategorisering leidt tot een aangepast snelheidsplan. De basis voor de nieuwe snelheidskaart is een specifiek afwegingskader. Dit afwegingskader kan ook gebruikt worden voor toekomstige afwegingen op basis van gewijzigde criteria.

Dit afwegingskader biedt een objectieve en transparante methode om te bepalen welk snelheidsregime (30 km/u of 50 km/u) het meest geschikt is voor een bepaalde straat of zone en of er andere verkeersremmende maatregelen nodig zijn. Het kader is gebaseerd op het model van het Vlaams Gewest (MOW) en houdt rekening met de lokale context van Brasschaat. De beoordeling gebeurt aan de hand van een puntensysteem, waarbij hogere scores wijzen op een grotere noodzaak voor 30km/u, bij een lagere score kan 50km/u geadviseerd worden.

Het afwegingskader sluit aan bij de principes van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026 - 2030, waarin de actieve weggebruiker centraal staat en een maximaal veilig snelheidsregime wordt nagestreefd. De eerste stap daarbij is het maken van een afweging tussen de verkeers- en verblijfsfunctie van een weg. Het afwegingsproces houdt rekening met lokale factoren, zoals de aanwezigheid van scholen, woonwijken, fietsinfrastructuur en de wegcategorie. Het is geen zwart-witverhaal met één juiste uitkomst; gemotiveerde afwijkingen zijn steeds mogelijk. De wegcategorisering volgens de Vlaamse overheid en de vervoerregio's dient hierbij als leidraad.

Het afwegingskader bestaat uit 13 criteria die beantwoord worden. Aan de hand van de score op de verschillende criteria, die eenduidig en objectief zijn, wordt er bepaald welke snelheidslimiet, 30 of 50 km/u, het meest geschikt is.

1. Wegcategorisering in Brasschaat:

- **Regionale wegen:** Verbinden Brasschaat met andere gemeenten en sluiten aan op het hoofdwegennet.
- **Interlokale wegen:** Verbinden niet-aanpalende wijken of belangrijke attractiepolen, zoals recreatiegebieden en bedrijventerreinen.
- **Lokale wegen:** Bestaan uit ontsluitingswegen, toegangswegen en erftoegangswegen. Ontsluitingswegen dienen grotere woongebieden, terwijl erftoegangswegen enkel toegang geven tot percelen.

Schoolomgevingen Ongeacht de wegcategorie geldt binnen de afgebakende schoolomgevingen steeds een dynamisch snelheidsregime van maximaal 30 km/u. Indien een schoolomgeving zich bevindt langs een weg met een hoger snelheidsregime, moeten infrastructurele ingrepen de snelheidsafbouw ondersteunen.

2. Scheiden of mengen.

Basisprincipe keuze voor een bepaald snelheidsregime in Brasschaat is in de eerste plaats een kwestie van verkeersveiligheid. De interactie tussen de weg en zijn omgeving, in combinatie met de functie van de weg binnen het gemeentelijke wegennetwerk, bepaalt welk snelheidsregime het meest geschikt is.

Belangrijke vragen bij deze afweging zijn:

- Is veilig en comfortabel fietsen en wandelen mogelijk?
- Welke infrastructuur is nodig om actieve weggebruikers te beschermen?

Bij de keuze tussen het scheiden of mengen van voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer spelen zowel **kwantitatieve** als **kwalitatieve** factoren een rol:

- **Kwantitatieve factoren** omvatten de snelheid en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer en het aantal actieve weggebruikers.
- **Kwalitatieve factoren** gaan over de ruimtelijke context: is er voldoende plaats voor aparte infrastructuur? Is het wenselijk om een straat als verblijfsruimte in te richten?

Snelheden?

Bij lage snelheden (max. 30 km/u) is gemengd verkeer mogelijk, zoals in fietszone en woonerven. Bij 50 km/u zijn verhoogde of fysiek gescheiden fietspaden de standaard. Afwijkingen hiervan vereisen een motivatie, waarbij rekening wordt gehouden met de ruimtelijke en verkeerskundige context.

3. Weginrichting

Een weg moet als vanzelfsprekend en logisch aanvoelen voor weggebruikers. Een goed ontworpen straatbeeld zorgt ervoor dat de gekozen snelheidslimiet geloofwaardig is en natuurlijk wordt gerespecteerd. Dit betekent dat de infrastructuur de gewenste snelheid ondersteunt, bijvoorbeeld door smalle rijstroken, visuele versmallingen, verhoogde fietspaden of verkeersplateaus.

Brasschaat streeft ernaar om de juiste balans te vinden tussen verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. Dit afwegingskader helpt om doordachte keuzes te maken en de verkeersveiligheid structureel te verbeteren.

3. Invloedsfactoren voor het snelheidsregime in Brasschaat

3.1 Fietsinfrastructuur

Hoe groter het snelheidsverschil tussen gemotoriseerde en actieve weggebruikers, hoe meer fysieke scheiding noodzakelijk is om de veiligheid van die laatste groep te waarborgen. Het afwegingskader (puntensysteem) en het Vademecum fietsvoorzieningen helpen bij het maken van deze beslissing. Afhankelijk van de aanwezigheid van veilige fietsinfrastructuur zijn uitzonderingen mogelijk: Op erftoegangswegen domineert de verblijfsfunctie. In bepaalde situaties kan het wenselijk zijn om daarenboven gescheiden fietsinfrastructuur te voorzien als dit mogelijk is. (bvb. erftoegangsweg aan een attractiepool die veel verplaatsingen genereert en veel (jonge) fietsers aantrekt). Op ontsluitingswegen kan de fietsinfrastructuur in belangrijke mate bepalend zijn voor het snelheidsregime, rekening houdend met de overige invloedsfactoren. Vanwege de sterke verkeersfunctie van regionale en interlokale wegen is een snelheidsregime van 50 km/u het uitgangspunt.

3.2 Conflict dichtheid

Brasschaat kent verschillende zones met een hoge conflict dichtheid, zoals winkelstraten, schoolomgevingen en woonkernen. Hier geldt dat:

- In gebieden met veel in- en uitritten, parkeervakken en kruisende verkeersstromen wordt de snelheid aangepast aan de omstandigheden om de veiligheid te waarborgen.
- In woonwijken waar verblijfsfunctie primeert, wordt rekening gehouden met actieve weggebruikers.

3.3 Verhouding tot de omliggende wegen

Bij het bepalen van een snelheidsregime op locatieniveau in Brasschaat toetsen we dit aan de eerder gemaakte keuzes op netwerkniveau. Op die manier sluiten de snelheidslimieten logisch aan op de structuur van ons wegennet. Dit past binnen de nieuwe wegcategorisering, die gericht is op het creëren van een robuust en veilig mobiliteitsnetwerk. De doelstelling hiervan is:

- Verhogen van de verkeersveiligheid
- Efficiënter organiseren van de verschillende vervoersstromen
- Verbeteren van de doorstroming op de juiste wegen

Wanneer een verkeersader (zoals een regionale of interlokale weg) door de bebouwde kom van Brasschaat loopt, is het wenselijk dat de toegestane snelheid minstens even hoog is als die op omliggende wegen, of zelfs hoger. Als dit niet het geval is, kunnen er enkele ongewenste effecten optreden:

- **Lage naleving van de snelheidslimiet:** Wanneer een snelheidsregime als onrealistisch wordt ervaren, houden weggebruikers zich er minder goed aan.
- **Toename van sluipverkeer:** Een te lage snelheidslimiet op een verkeersader kan leiden tot ongewenst verkeer in woonwijken en zijstraten.
- **Beperkte netwerkfunctie:** De hoofdwegen kunnen hun rol in het netwerk niet optimaal vervullen als het snelheidsregime te laag is.

Om sluipverkeer te voorkomen, kan het zinvol zijn om ook de omliggende wegen in de beoordeling op te nemen en waar nodig bijkomende maatregelen te treffen, zoals snelheidsremmende infrastructuur.

Een ander belangrijk aandachtspunt is de beschikbaarheid van alternatieve routes voor actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers). Wanneer er voldoende alternatieve en veilige routes beschikbaar zijn met een kleine omrijfactor, kan dit een argument zijn om een hogere snelheidslimiet op de hoofdweg te hanteren.

- Ontsluitingswegen behouden een logische doorstroming binnen het netwerk.
- Op regionale wegen die door de bebouwde kom lopen, moet het snelheidsregime even hoog of hoger zijn dan op omliggende wegen om sluipverkeer te vermijden.
- Waar mogelijk worden alternatieve fiets- en voetgangersroutes overwogen, zodat de snelheidslimiet op hoofdwegen op een veilige manier gehandhaafd kan blijven.

3.4 (Potentiële) Verkeerssamenstelling

Bij de beoordeling van het aangewezen snelheidsregime wordt rekening gehouden met de mate waarin voetgangers en fietsers – zowel actueel als potentieel – gebruikmaken van een weg. Dit vraagt een contextgerichte inschatting, waarbij niet alleen het huidige gebruik wordt meegenomen,

maar ook de ruimtelijke functie en de rol van de weg binnen het bredere netwerk. Factoren die kunnen wijzen op een (potentieel) groot aantal actieve weggebruikers in Brasschaat zijn:

- Wegen in woonkernen en straten met aanliggende functies waar de mens centraal staat, zoals scholen, parken, sportaccommodaties en winkelstraten. Hier draagt een lagere snelheid bij aan een veiligere en aangename leefomgeving.
- Wegen die toegang geven tot andere straten met veel voetgangers en fietsers, bijvoorbeeld toegangswegen naar schoolomgevingen of woonwijken waar de verblijfsfunctie primeert.
- Wegen die een belangrijke functie vervullen in het fietsroutenetwerk (+ BFF), zoals fietssnelwegen en belangrijke fietsverbindingen tussen wijken en voorzieningen.

Hoewel de aanwezigheid van voetpaden als aparte factor niet is opgenomen, is het cruciaal om rekening te houden met de noden van voetgangers.

Daarnaast kunnen ook andere factoren het herbekijken van de snelheidslimiet rechtvaardigen ter bescherming van actieve weggebruikers, zoals:

- De intensiteit van het gemotoriseerde verkeer: Hoe drukker de weg, hoe groter de kans op gevaarlijke interacties tussen voertuigen en voetgangers/fietsers.
- De aanwezigheid van zwaar verkeer: Vrachtwagens en bussen verhogen het risico bij conflicten met actieve weggebruikers.
- Het type verkeer: Is de weg vooral bedoeld voor bestemmingsverkeer of is er sprake van doorgaand verkeer? Straten die bedoeld zijn voor lokaal verkeer kunnen meer baat hebben bij een lagere snelheid.

3.5 Zichtbaarheid en oprijzicht

De zichtbaarheid op en rondom kruispunten is een cruciaal aspect van verkeersveiligheid in Brasschaat. “Zien en gezien worden” is essentieel, niet alleen voor gemotoriseerd verkeer, maar ook voor voetgangers en fietsers. Het is belangrijk dat alle verkeersdeelnemers elkaar tijdig kunnen opmerken om veilige interacties mogelijk te maken.

Vorrangsplichtig verkeer moet, voordat het een kruispunt oprijdt, voldoende zicht hebben op de kruisende weg. Dit oprijzicht bepaalt of bestuurders veilig kunnen invoegen of oversteken zonder hinder of gevaarlijke situaties te veroorzaken. Dit is vooral van belang op kruispunten waar de voorrang met verkeerstekens wordt geregeld.

Een goed wegontwerp houdt rekening met zichtbaarheid als integraal onderdeel van de infrastructuur. Factoren zoals de locatie van het kruispunt, het type kruispunt, de bochten (alignement) en de breedte van de weg (dwarsprofiel) spelen een belangrijke rol bij het waarborgen van voldoende zichtafstanden.

Daarnaast is er een directe relatie tussen snelheid en zichtbaarheid:

- Hoe hoger de snelheid, hoe groter de vereiste zichtafstand.
- Hoe hoger de snelheid, hoe kleiner de waarnemingshoek, waardoor bestuurders andere weggebruikers mogelijk te laat opmerken.
- Te ruime zichtafstanden kunnen onbedoeld uitnodigen om kruispunten met een te hoge snelheid over te steken.

3.6 Oversteekbaarheid

Bij de inrichting van wegen is het essentieel om aandacht te hebben voor de oversteekbaarheid voor voetgangers en andere actieve weggebruikers. Oversteken maakt integraal deel uit van het

dagelijkse verplaatsingsgedrag en vraagt een duidelijke, veilige en begrijpelijke inrichting van de openbare ruimte. Afhankelijk van de context kan het wenselijk zijn om oversteken vrij te laten gebeuren of net te sturen via specifieke oversteekvoorzieningen, bijvoorbeeld om veiligheids- of educatieve redenen. Daarbij moet steeds een evenwicht worden gezocht tussen gebruiksvriendelijkheid, veiligheid en regelgeving.

- In 30 km/u-zones mogen voetgangers overal oversteken, maar in schoolomgevingen worden extra oversteekvoorzieningen aanbevolen (dit doen we binnen Brasschaat met onze groene zebrapaden).
- Bij een verhoging naar 50 km/u moet er worden bekeken op welke locaties extra oversteekvoorzieningen nodig zijn om de veiligheid van voetgangers te garanderen.
- In winkelgebieden en woonkernen wordt overwogen om voetgangerszones te versterken met duidelijke signalisatie en oversteekplaatsen.

3.7 Punctuele omstandigheden

Plaatselijke omstandigheden, in het bijzonder de aanwezigheid van attractiepolen, kunnen aanleiding geven tot een lokaal aangepast snelheidsregime. Attractiepolen zoals scholen, sport- en recreatievoorzieningen of andere publiekstrekkingen zorgen op specifieke locaties voor verhoogde interactie tussen verschillende weggebruikers. De aanwezigheid van zulke punctuele omstandigheden hoeft niet noodzakelijk een impact te hebben op het snelheidsregime over langere afstand, maar kan wel vragen om een plaatselijk lager snelheidsregime. Bij voorkeur worden hierbij flankerende maatregelen getroffen ter verbetering van de naleving van die plaatselijke snelheidsverlaging.

In Brasschaat behouden we de aanwezigheid van historische straten met kasseien. Kasseien vormen een wezenlijk onderdeel van de identiteit en uitstraling van Brasschaat. Ze dragen bij aan het historisch en groen karakter van de gemeente en versterken de leesbaarheid van het straatbeeld. Daarnaast hebben kasseien een duidelijke verkeersremmende werking: ze nodigen uit tot lagere snelheden en verhogen de aandacht van bestuurders, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

3.8 Groen en Natuur

De aanwezigheid van groen en bomen langs de weg beïnvloedt niet alleen de esthetische waarde, maar kan ook gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. Bomen en struiken kunnen het zicht beperken en daarmee de noodzaak voor een lager snelheidsregime versterken.

Visuele belemmering en verminderde zichtbaarheid

- Bomen, struiken en groenvoorzieningen kunnen de zichtbaarheid van voetgangers, fietsers en uitritten beperken. Dit verhoogt het risico op onverwachte conflictsituaties.

Psychologische snelheidsverlaging

- Wegen met een groene, 'natuurlijke' uitstraling geven een ander snelheidsgevoel dan kale, brede wegen.
- Smallere rijstroken en bomenrijen langs de weg hebben een snelheidsremmend effect, omdat bestuurders onbewust voorzichtiger rijden in een omgeving die beperkter aanvoelt.

Beleving en leefbaarheid

- Groen verhoogt de leefbaarheid van woonwijken en verhoogt het gevoel van **veiligheid** voor actieve weggebruikers.

- In een groene woonomgeving is de verblijfsfunctie vaak belangrijker dan de verkeersfunctie.

Kruisende bewegingen van zachte weggebruikers

- In straten met veel groen en natuur is de kans groter dat voetgangers en fietsers willekeurig oversteken, bijvoorbeeld om parken, speelzones of natuurgebieden te bereiken.
- Dit vereist lagere snelheden om veilige interacties tussen alle weggebruikers mogelijk te maken.

Ecologie en klimaat

- Bomen en struiken verminderen hitte-eilandeffecten in stedelijke gebieden en dragen bij aan een aangename microklimaat.
- Door lagere snelheden te hanteren, wordt het risico op schade aan bomen en wortels door trillingen en bodemverdichting verminderd.

3.9 Buitenspeelkaart

Brasschaat zet sterk in op kindvriendelijkheid en speelruimte in de publieke ruimte. De **Buitenspeelkaart** toont aan waar kinderen veilig kunnen spelen en waar speelvoorzieningen zich bevinden. Omdat kinderen een kwetsbare groep zijn in het verkeer, houden we bij onze mobiliteitsbeslissingen rekening met de nabijheid van speelzones, speelpleinen en speelstraten.

Straten die direct grenzen aan een speelruimte hebben mogelijk extra maatregelen nodig om de verkeersveiligheid te verhogen. Daarom is dit een belangrijke factor in onze beslissingsboom: hoe dicht een straat bij een speelruimte ligt, hoe meer aandacht er nodig is voor een kindvriendelijke verkeersomgeving.

Met deze extra invloedsfactor zorgen we ervoor dat het mobiliteitsbeleid van Brasschaat niet alleen functioneel en veilig is, maar ook afgestemd blijft op de noden van spelende kinderen en hun ouders.

3.10 Historische ongevalgegevens in Brasschaat

Bij het bepalen van het juiste snelheidsregime is het essentieel om rekening te houden met historische ongevalgegevens. Locaties waar in het verleden verkeersongevallen hebben plaatsgevonden, kunnen wijzen op structurele veiligheidsproblemen die aangepaste snelheidsmaatregelen rechtvaardigen.

De ernst en frequentie van eerdere ongevallen kunnen een objectieve indicator zijn voor de noodzaak van snelheidsbeperkingen of aanvullende verkeersmaatregelen. In Brasschaat analyseren we deze gegevens om te bepalen of specifieke locaties extra aandacht nodig hebben.

Waarom is dit belangrijk?

- **Voorkomen van herhaling** Locaties waar in het verleden meerdere (ernstige) ongevallen zijn gebeurd, kunnen structurele gevaren bevatten. Dit kan te maken hebben met beperkte zichtbaarheid, gevaarlijke kruispunten, hoge snelheden of complexe verkeersstromen. Door deze locaties te identificeren, kunnen we gerichte verbeteringen doorvoeren.
- **Objectieve besluitvorming** Door ongevalgegevens systematisch te analyseren, vermijden we beslissingen op basis van een gevoel van onveiligheid alleen. Objectieve data helpen ons om de juiste prioriteiten te stellen en maatregelen te nemen waar ze het meest nodig zijn.
- **Bewustmaking en draagvlak** Transparantie naar burgers over de beslissingen rond snelheidsregimes is cruciaal. Het tonen van historische ongevalgegevens helpt om begrip te creëren voor bepaalde ingrepen en versterkt het draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

Afwegingskader Mobiliteit

Eén helder afwegingskader maakt elke ingreep transparant, meetbaar en bestuurbaar.



We gebruiken een objectief afwegingskader met 13 criteria om snelheidszones eerlijk en transparant te bepalen. Dit helpt om vragen, meldingen en bezorgdheden van bewoners en belanghebbenden duidelijk en onderbouwd te beantwoorden.

Vragen zijn gebaseerd op:

- 🏠 Type weg | 🏡 Bebouwing |
- 🚲 Fietsinfrastructuur | 🚗 Sluipverkeer |
- 🌳 Groen | 📊 Metingen |
- ⚠️ Ongevallen |

Stap 1: Type weg: Wat is het type weg?

- ▼ (Erftoegangsweg / Ontsluitingsweg)
- Indien erftoegangsweg
- Indien ontsluitingsweg/gemengd

Stap 2: Wegfunctie: Wat is de hoofdfunctie van de weg?

- ▼ (Verkeersfunctie / Verblijfsfunctie / Gemengd)
- Indien verkeersfunctie
- Indien verblijfsfunctie/gemengd

Stap 3: Aanwezigheid van attractiepolen: Zijn er in de directe omgeving: (straal van 100 m)

- ✓ Scholen ✓ Woonzorgcentra ✓ Sportclubs ✓ Jeugdbewegingen ✓ Andere
publieksgerichte voorzieningen
- Ja
- Nee

Stap 4: Wegprofiel: Hoe breed is de rijbaan (exclusief fietspaden en parkeerstroken)?

- ▼ (Minder dan 5m / 5m-6m / Meer dan 6m)
- Smalle rijbaan (<5m)
- Normale rijbaan (5m-6m)
- Brede rijbaan (>6m)

Stap 5: Bebouwing: Wat is het type bebouwing langs de weg?

- ▼ (Rijwoningen / Halfopen bebouwing / Vrijstaande woningen / Gemengd)
- Indien rijwoningen / halfopen bebouwing (Grotere kans op voetgangers en parkeren op straat)
- Indien vrijstaande woningen

Stap 6: Opritten: Hebben de meeste woningen een oprit of garage?

- ▼ (Ja / Nee)
- Indien nee → Meer kans op parkeren op straat
- Indien ja

Stap 7: Fietsinfrastructuur: Is er een afgescheiden fietspad aanwezig?

▼ (Ja/Nee)

→ Ja

→ Nee

Stap 8: Parkeerbeleid: Is parkeren op straat toegestaan? (bermparkeren?)

▼ (Ja/Nee)

→ Ja → Mogelijke conflicten met voetgangers/fietsers

→ Nee

Stap 9: Type verharding: Wat is het wegdek?

▼ (Kasseien / Betonplaten / Asfalt / Beton/ Andere)

→ Kasseien, betonplaten of andere (trillingen, geluid, minder grip)

→ Asfalt of beton

Stap 10: Soort verkeer (Bestemmingsverkeer, Sluipverkeer of Doorgaand verkeer): Wat is het dominante type verkeer op deze weg?

▼ (Bestemmingsverkeer / Sluipverkeer / Doorgaand verkeer)

- **Bestemmingsverkeer:** Mensen rijden hier omdat ze een bestemming in de straat hebben (bewoners, bezoekers, leveranciers, klanten van winkels, ...).
- **Sluipverkeer:** Mensen nemen deze weg om een snellere route te vinden tussen twee punten zonder dat ze hier een bestemming hebben.
- **Doorgaand verkeer:** De weg verbindt verschillende wijken of gemeenten en wordt intensief gebruikt als route naar grotere wegen.

Stap 11: Groen en Natuur: Wat is de aanwezigheid van groen en bomen langs de weg?

- ▼ (Veel groen en bomen / Weinig groen / Geen groen)
- → Veel groen en bomen → Visuele belemmering
- → Loopt de straat door of naast een waardevol natuurgebied
- → Weinig of geen groen

📌 Stap 12: Historische ongevalgegevens

Zijn er in het verleden verkeersongevallen gebeurd op deze locatie?

- Ernstige ongevallen
- Enkel blikschade
- Geen ongevallen

⚠️ Stap 13: Verkeersintensiteit & snelheidsmetingen Wat zeggen de snelheidsmetingen over het huidige rijgedrag?

- Veel overtredingen
- Sporadische overtredingen
- Correct rijgedrag

Het mobiliteitsplan en het nieuwe snelheidsplan leggen de focus op een veilige schoolomgeving en -routes, en het speerpunt fietsveiligheid. Zo zijn we toekomstbestendig om elke vervoerswijze zich veilig te laten verplaatsen.



Figuur 8: Nieuw snelheidsplan

3.2 Werkdomein B: Netwerken per modus

Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

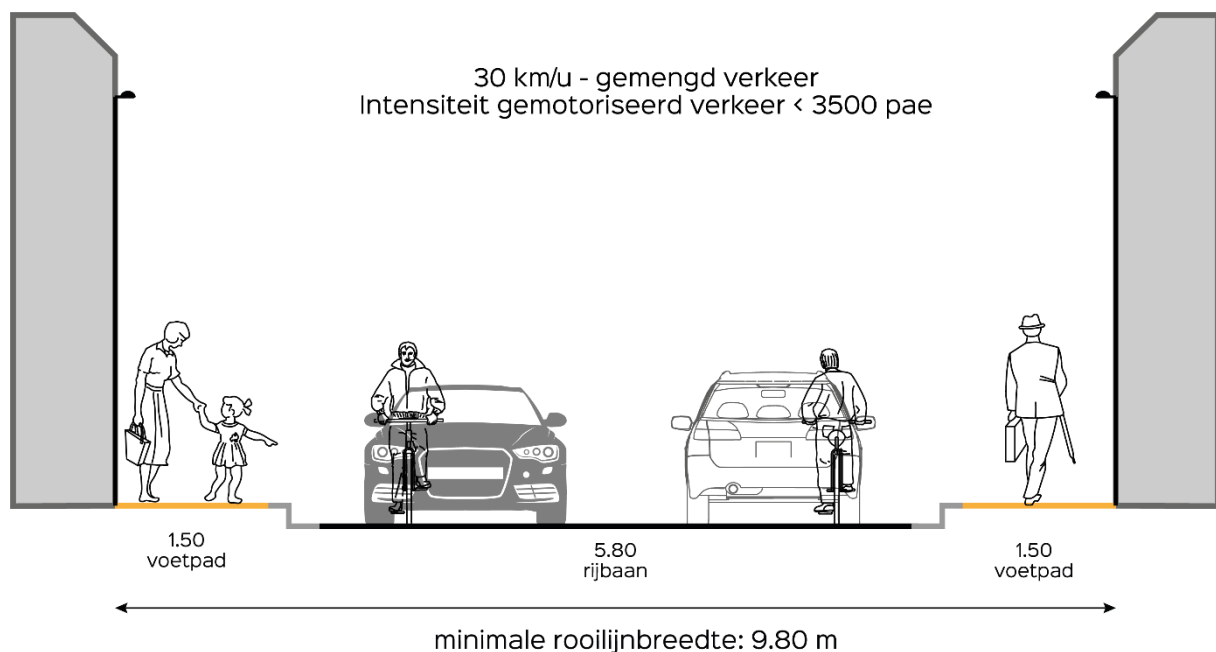
De gemeente Brasschaat beschikt over een inventarisatie van de voetpaden in functie van herstel en onderhoud. Binnen het voetgangersnetwerk wordt werk gemaakt van een categorisering. Alle routes dienen uiteraard veilig te zijn voor voetgangers en voldoen aan de voorwaarden voor inrichting, al zijn er sommige prioritair ten opzichte van andere (schoolomgeving, centrumgebied, diensten, bushaltes, ...). Er worden hoofdstaproutes gedefinieerd die prioritair aangepakt worden als het gaat om ruimen, strooien of herstel.

Uitgangsprincipes zijn het DOD-principe (Doorgang – Oppervlak – Drempelloos) en een obstakelvrije loopruimte van minstens 1m50.

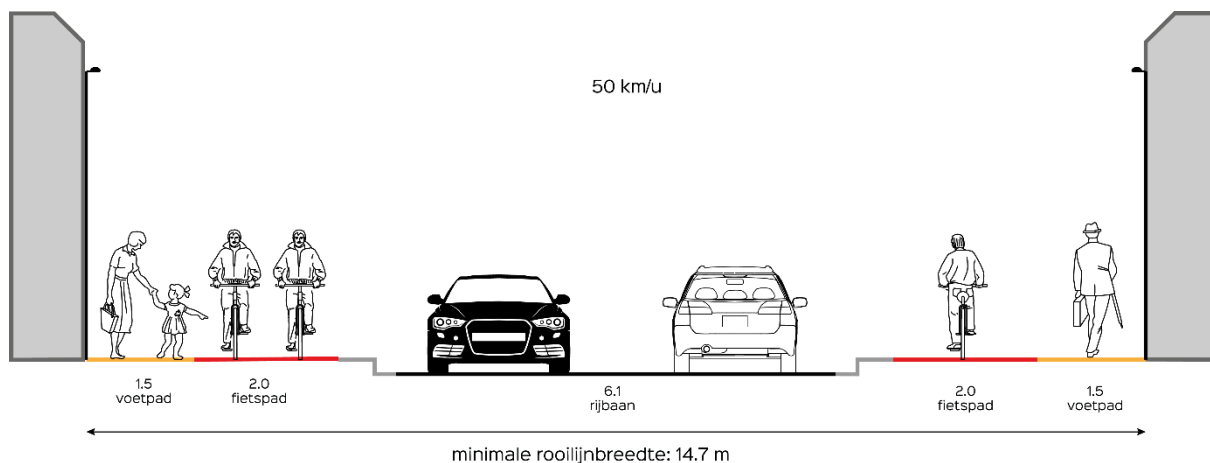
In de verblijfsgebieden wordt het wegbeeld aangepast aan het snelheidsregime om de gewenste snelheid af te dwingen. De eerder aangehaalde inrichtingsprincipes bij de wegcategorisering zijn daarbij leidend.

De typedwarsprofielen op de lokale wegen in een woonomgeving zijn hierna opgenomen. De aangeduide maten zijn minimale maten, die mogen zeker in nieuwe woonomgevingen voor voetgangers verder uitgebreid worden. We zoeken steeds een evenwicht tussen het groene karakter van Brasschaat en de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook voor parkeren dient er voldoende aandacht te zijn bij het ontwerpen van straten. In bestaande straten is dit typedwarsprofiel niet steeds haalbaar omdat de benodigde ruimte eenvoudigweg niet beschikbaar is. De uiteindelijke inrichting wordt mee bepaald door de uitkomst van het afwegingskader.

De keuze over de al dan niet aanleg van een voetpad (en/of fietspad) wordt besproken in de vademecums.

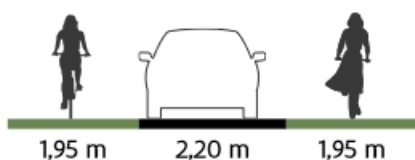


Figuur 9: Typedwarsprofiel 30 km/h

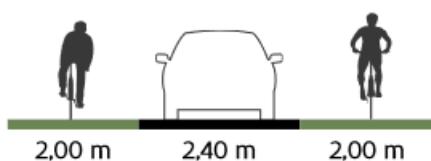


Figuur 10: Typedwarsprofiel 50 km/h

Voorbeeld 3: wegbreedte 6,10 m



Voorbeeld 4: wegbreedte 6,50 m



Figuur 11: Typedwarsprofielen buitengebied gemengd verkeer 30 of 50 km/h – fietssuggestiestroken (Bron: Vademecum fietsvoorzieningen, 2024)

Schoolomgevingen en attractiepolen voor kinderen en jongeren (jeugdbeweging, hobby, informele ontmoetingsplekken) krijgen speciale aandacht in het voetgangersnetwerk. Deze omgevingen en de routes er naartoe worden uitgerust met voetgangersvoorzieningen. Oversteken zijn de belangrijkste conflictpunten. Deze oversteken worden zo nodig beveiligd met verkeerslichten aangelegd.

Scholen worden gestimuleerd tot de opmaak van een schoolvervoerplan. Met een schoolvervoerplan worden ouders gestimuleerd om de kinderen niet met de auto te brengen. Dat bevordert de veiligheid en de leefkwaliteit aan de schoolomgeving.

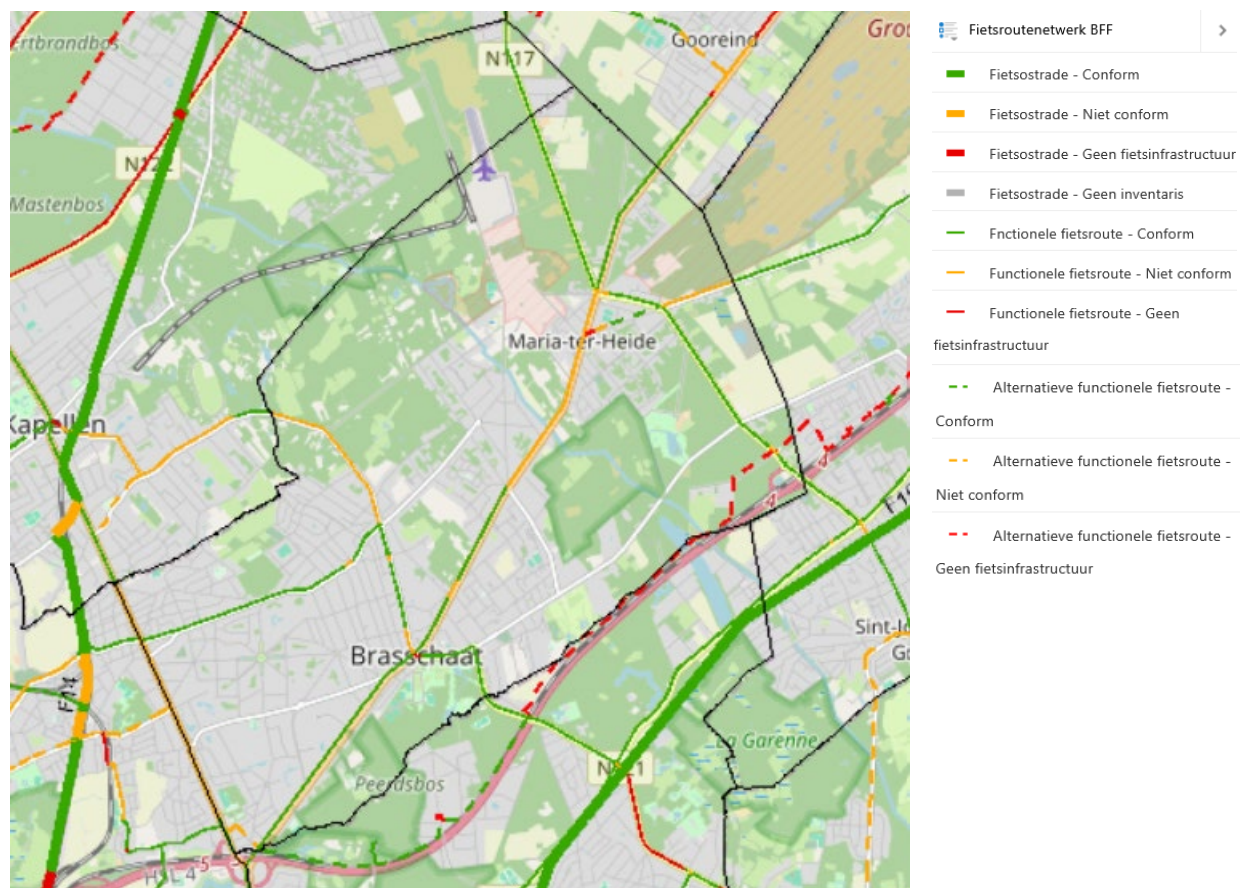
In de parkeerverordening is dit zelfs een verplichting onder volgende toepassing:

"Voor schoolgebouwen moet, onverminderd voorgaande paragrafen, een schoolvervoerplan (zie definities) worden opgemaakt bijgevoegd bij de aanvraag tot het bekomen van een omgevingsvergunning voor een bouw of uitbreiding van meer dan 3 klaslokalen."

Om te voet gaan te stimuleren, wordt voldoende aandacht besteed aan looproutes in de verschillende kernen, tussen verschillende (openbare) functies, richting de scholen en attractiepolen voor de jeugd, en de link met OV-haltes en Hoppins. Bij de uitwerking van de routes wordt aandacht besteed aan voetgangers van alle leeftijden. Zo worden er autoluwe verbindingen uitgewerkt voor kinderen (speelweefsel), waardoor de onafhankelijkheid van kinderen in het verkeer kan stijgen en autonome verplaatsingen van kinderen kunnen toenemen. Voor ouderen en mensen met een beperking wordt er rekening gehouden met routes naar specifieke functies en uitrustingen op die routes (bv. rustbanken op korte afstand, voetgangerscirkels, ...). Het visualiseren van een wandeltijd op kaart (bv. door concentrische cirkels) verduidelijkt ook de mogelijkheden van het stappen.

Fietsroutenetwerk

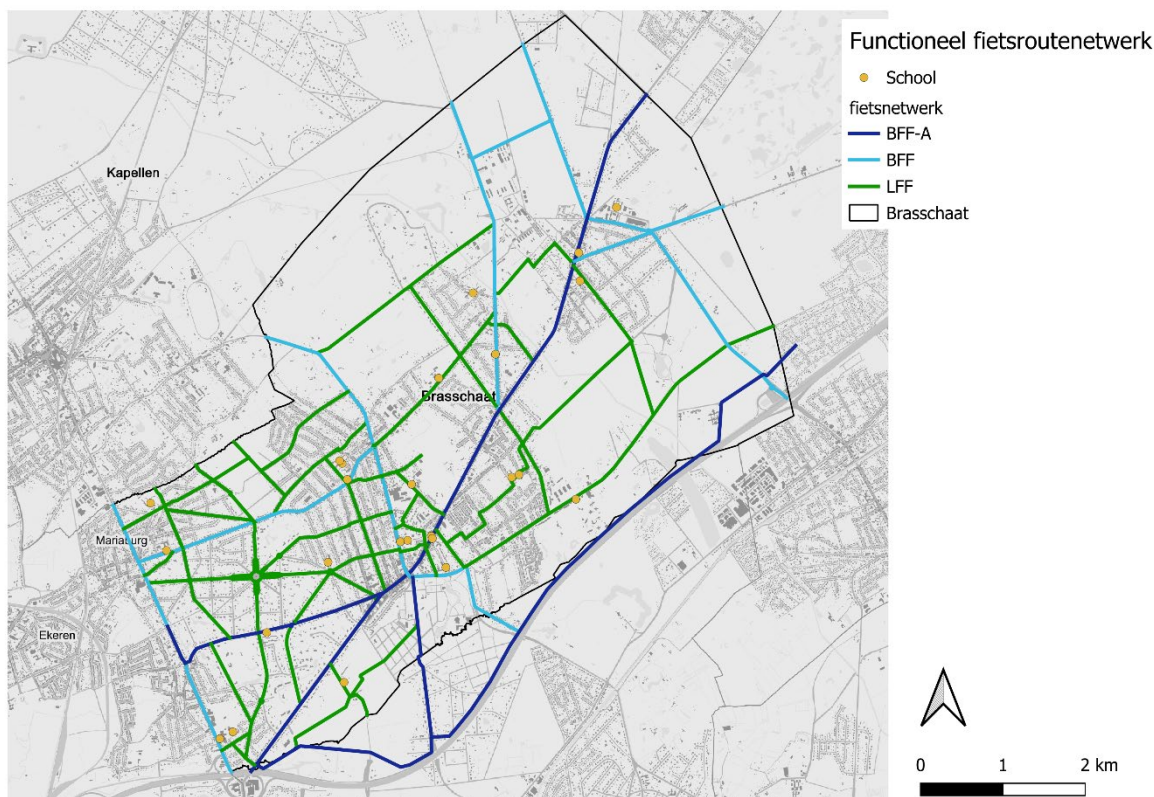
Het huidige fietsnetwerk in Brasschaat is behoorlijk uitgebreid (bovenlokaal en lokaal). De conformiteit van het BFF-netwerk is behoorlijk tot goed.



Figuur 12: Conformiteit BFF (Geoloket provincie Antwerpen, 2025)

Bij toekomstige herinrichtingen van routes op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (= BFF) worden deze conform het Vademecum fietsvoorzieningen (2024) heringericht. Dit moet niet noodzakelijk altijd met ruime infrastructuur zijn, ook een aangepast snelheidsbeleid draagt bij tot deze conformiteit. Knelpunten en missing links worden weggewerkt.

In onderstaande figuur is het wensnet van het functionele fietsroutenetwerk vastgelegd. Basis voor de bovenlokale routes is het wensbeeld van het Routeplan 2030.



Figuur 13: Wensbeeld fietsroutenetwerk toekomst – gebaseerd op Routeplan 2030

Het lokale fietsroutenetwerk (= LFF) verfijnt het BFF en zorgt voor enerzijds bijkomende verbindingen tussen de kernen en anderzijds voor verbindingen tussen aanwezige lokale functies. Het lokale netwerk verbindt de kernen naar de hoofdroutes van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Op de wegen waar het netwerk samenvalt met lokale ontsluitingswegen (of hoger) wordt aangepaste fietsinfrastructuur voorzien. Op de erftoegangswegen geldt het principe van gemengd verkeer. Om fietsgebruik te stimuleren, worden de routes kwalitatief en aangenaam ingericht. De infrastructuur is goed befietbaar, oversteken zijn beveiligd, er is een vlotte doorstroming op de hoofdroutes.

Bewoners worden op de hoogte gebracht van de mogelijkheden die het fietsroutenetwerk biedt, wat een extra stimulans geeft om te fietsen.

Het fietsen wordt meer op de voorgrond gebracht. Het voorzien van kwalitatieve fietsinfrastructuur, ondersteund met bijkomende fietsenstallingen op strategische plaatsen en andere mogelijke fietsondersteunende maatregelen en diensten (bijvoorbeeld de bike repair modules) helpt dit te realiseren.

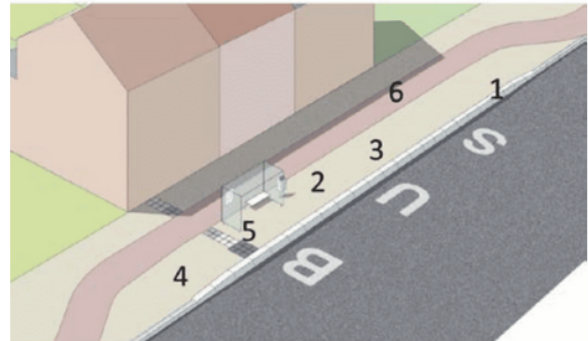
Openbaarvervoernetwerk

In het kader van de uitvoering van het Decreet basisbereikbaarheid werd het OV-netwerk hertekend. Binnen het STOP-principe is het ook noodzakelijk dat er te voet en met de fiets aangesloten kan worden op dit OV-net.

Alle schuilhuisjes aan bushaltes in Brasschaat werden in 2025 vernieuwd. Bij alle haltes wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit. Per kern wordt minimaal 1 halte 100% toegankelijk en gebruiksvriendelijk uitgerust.

De zes principes van een toegankelijke halte

1. Het perron is over de hele lengte verhoogd aangelegd met een aanrijdbare boordsteen.
2. Het perron is voldoende breed en waar nodig obstakelvrij.
3. Het perron heeft een effen, vlak en slipvrij oppervlak.
4. De halte, de haltevoorzieningen en de aansluiting op de aanlooproute zijn drempelloos en zo vlak mogelijk.
5. Een opstapvlak in rubbertegels is met een kunstmatige geleidelijn verbonden met de natuurlijke gidslijn.
6. Het fietspad wordt correct aangelegd om conflicten tussen fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer te voorkomen.



De zes principes van een toegankelijke halte (bron: brochure toegankelijke haltes, De Lijn 2019)

Figuur 14: Basisprincipes toegankelijke haltes

In 2026-2027 worden de Hoppinpunten Armand Reusensplein (kerk centrum) en Torenhof (Bredabaan x Rerum Novarumlei) omgebouwd om er toegankelijke haltes te voorzien. Voor het hoppinpunt aan KLINA wordt een project opgestart.

Hoppinpunten zijn schakelpunten in het mobiliteitsverhaal. Op dit ogenblik heeft Lantis 37 elektrische fietsen voorzien in Brasschaat, de gemeente doet daar 20 elektrische en 50 gewone deelfietsen bovenop.

(Her)inrichting van wegen

De inrichting van de wegen wordt afgestemd op hun categorisering, het geldende snelheidsregime en de inrichtingsprincipes van de nieuwe wegencategorisering.

Bij de herinrichting van straten in verblijfsgebied, wordt steeds een aangepaste infrastructuur voorzien zodat het snelheidsregime afgedwongen wordt. Omdat het een samenwerking betreft tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit kan ook de inrichting van het openbaar domein afgestemd worden op categorisering van de weg. Dit heeft ook impact op de ruimtelijke inpassing van (nieuwbouw/verbouw) projecten langs wegen.

Het snelheidsbeleid volgt de wegcategorisering en het afwegingskader. Het gebruik van zoneborden geeft meer duidelijkheid en eenvormigheid, en verkleint het aantal snelheidsborden drastisch.

De overgang tussen twee snelheidsregimes wordt op strategische locaties duidelijk gemaakt door de inrichting van uniforme 'poorten'.

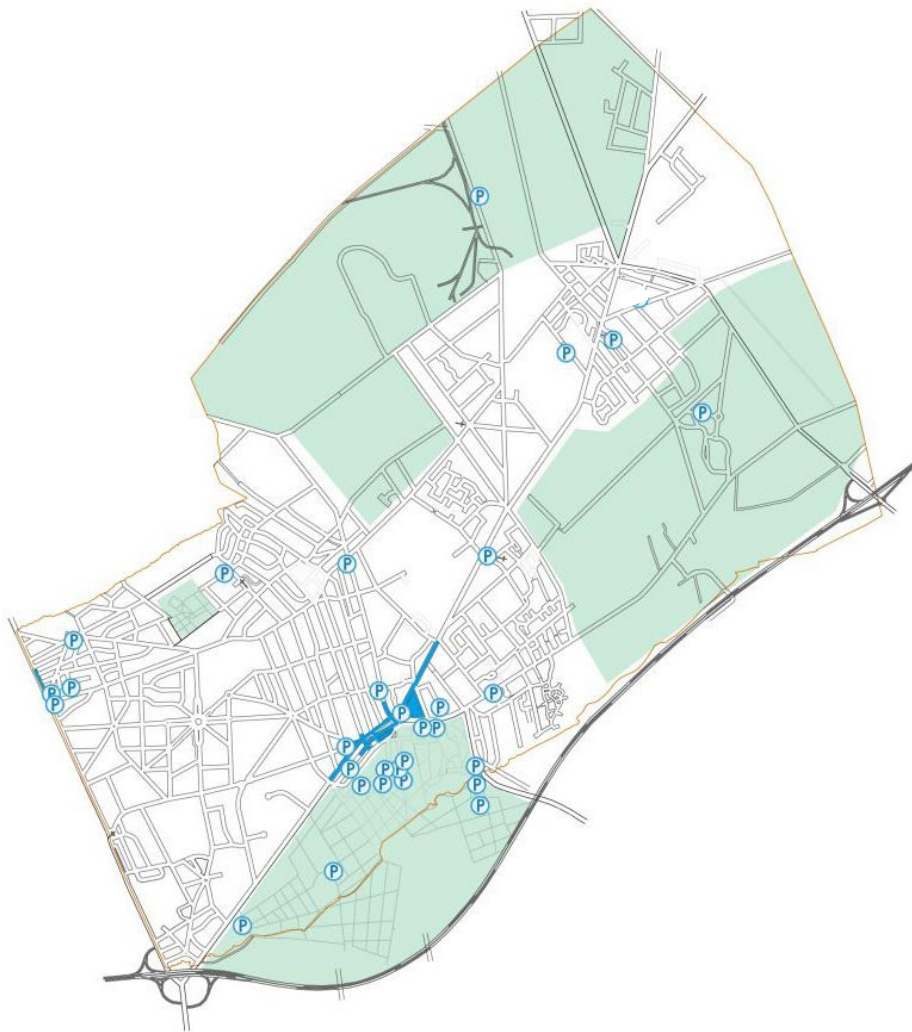
Parkeerbeleid

De gemeente Brasschaat zal onderzoeken of, via een mogelijke herziening van de verordening voortuinstroken, opritten van woningen kunnen worden beschouwd als mogelijke parkeerplaatsen, wanneer er meerdere parkeerplaatsen worden gevraagd.

Deze opritten duurzaam kunnen worden ingericht, bijvoorbeeld als groene opritten met waterdoorlatende materialen, conform de principes van klimaatadaptieve inrichting.

Om een antwoord te bieden op de baanparkeerders in het centrum wil de gemeente proberen om de langparkeerders toe te leiden naar de parkings in het gemeentepark en de parking op de hoek Oude Baan – Hemelakkers.

In het centrum van Brasschaat zijn enkele straten aangeduid waar een blauwe zone geldt. Hier mag er van maandag tot en met zaterdag, tussen 9u en 18u maximaal twee uren geparkeerd worden.



Figuur 15: Parkeerplan Brasschaat

Het aanbod aan fietsenstallingen wordt waar mogelijk geoptimaliseerd. Aan bushaltes, openbare diensten en op strategische plaatsen worden prioritair fietsenstallingen geplaatst.

Voor de strategische publieke locaties is het visie om de laadpalen te bundelen op parkeerterreinen die tot hoppinpunten behoren of zich in de buurt van hoppinpunten bevinden. Hier horen ook de snelladers thuis.

De gemeente Brasschaat beschikt al over deelwagens. De gemeente staat ook open voor andere aanbieders van e-deelauto's volgens het freefloating systeem.

3.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

Vervoersmanagement bij gemeentebestuur

Het gemeentebestuur stimuleert haar personeel om de woon-werkverplaatsingen met de fiets af te leggen door het voorzien van fietslease en het hanteren van de maximale kilometervergoeding.

De gemeente beschikt over aantal eigen elektrische deelwagens die gebruikt kunnen worden voor dienstverplaatsingen, naast de mogelijkheid om dienstverplaatsingen te maken met publieke wagens van coopstroom.

Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Brasschaat heeft haar eigen veiligheidscampagnes, de VIB-campagnes.

De VIB-campagne wordt ook steeds gebruikt bij de communicatie over mobiliteit. De zebra's worden meegenomen in foto's of filmpjes en de communicatiedienst kan een afbeelding van de zebra's toevoegen op affiches/sociale media.

Er zal doelgericht gecommuniceerd worden over de mogelijkheden van trage wegen, fietsroutes, openbaar vervoer, nieuwe projecten, schoolbereikbaarheidskaarten, fiscale voordelen ... Aan de hand van het uitgebreid duiden van de positieve aspecten voor alle weggebruikers, worden de negatieve aspecten voor gemotoriseerd verkeer onderstreept.

Er worden door de politie gerichte acties georganiseerd met betrekking tot gordeldracht, sms-en achter het stuur, snelheid, alcohol en drugs in het verkeer, (fiets)verlichting ...

Handhaving

De snelheidsregimes zijn er om de veiligheid van alle weggebruikers te waarborgen. De ongevalsgegevens zijn bijvoorbeeld een van de parameters die gebruikt worden als input voor de locatie van de snelheidscontroles.

Beleidsondersteuning

De dienst mobiliteit binnen de gemeente volgt het mobiliteitsbeleid en het mobiliteitsplan op. De mobiliteitsambtenaar neemt actief deel aan de ambtelijke werkgroep en de schepen woont de Vervoerregioraad bij.

De gemeente voert een mobiscan uit bij de eigen organisatie. Hieruit komen maatregelen naar voren om de organisatie verder te verduurzamen.

Monitoring en evaluatie

Om de doelstellingen te monitoren en te evalueren werden verschillende bronnen en indicatoren aangegeven om in 2030 de afweging te maken. Deze indicatoren kunnen ook tussentijds gebruikt worden om te monitoren.

- Federale enquête woon-werkverkeer
- Gemeentemonitor
- Dashboard verkeersongevallen provincie Antwerpen
- Bijkomende gegevens verzameld in nieuwe onderzoeken
- ...

Het netwerk van de bestaande Telramen kan op specifieke locaties ingezet worden om continu en jaarlijks zicht te houden op de evolutie van het verkeer, zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer. De tellingen gebeuren op dezelfde strategische plaatsen om het effect van bepaalde maatregelen te kunnen toetsen aan een nulmeting.

4 Actieplan

Op de volgende pagina's is de actietabel van dit mobiliteitsplan opgenomen.

Belangrijk om mee te geven is dat een groot deel van de acties opgenomen zijn in specifiek wijkplannen voor de verschillende wijken in Brasschaat. Voor meer informatie per wijk verwijzen we naar <https://www.brasschaat.be/wijkplan-mobiliteit>.

De gemeente vraagt aan haar partners om budgettaire en financiële inspanningen te nemen, binnen de afspraken en verwachtingen. Van alle betrokken partners worden budgettaire en financiële inspanningen verwacht. De gemeente en haar partners nemen het engagement om punten uit periodiek overleg partners (AWV, vervoerregio, De Lijn,...) prioritair te behandelen.

Actieplan Mobiliteitsplan Brasschaat				
			KT = deze legislatuur MLT = 5 - 10 jaar LT = 10+ jaar	
WERKDOMEIN A - RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN				
Maatregel	Beschrijving	Initiatiefnemer	Tijdshorizon	Partners
A.1	Opstart Beleidsplan Ruimte	Gemeente Brasschaat	MLT	
A.2	RUP Kernversterking, wonen en detailhandel	Gemeente Brasschaat	lopende	
A.3	Herziening verordening voortuinstroken (in functie van parkeren)	Gemeente Brasschaat	MLT	
A.4	Opportunities nieuwe projecten verfijning netwerken voetganger en fiets	Gemeente Brasschaat	continu	
WERKDOMEIN B - VERKEERSNETWERKEN				
Maatregel	Beschrijving	Initiatiefnemer	Tijdshorizon	Partners
B.1	Inventarisatie voetgangersnetwerk en bepaling hoofdstaproutes	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.2	Planning heraanleg hoofdstaproutes	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.3	Toepassing Doorgang Oppervlak Drempelloos (DOD)-principe op voetgangersnetwerk in de kernen	Gemeente Brasschaat	continu	
B.4	Heraanleg Ploegsebaan	Gemeente Brasschaat	KT	
B.5	Heraanleg voetpad Oude Baan	Gemeente Brasschaat	KT	
B.6	Zebapaden doortrekken over fietspad Bredabaan	AWV	KT	
B.7	Zebapad Molenweg x Annadreef	Gemeente Brasschaat	KT	
B.8	Zebapad Henrilei x Castel del Vinolei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.9	Zebapad Fabriekstraat x Elisalei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.10	Zebapad Sparrenlaan x Fabriekstraat	Gemeente Brasschaat	KT	
B.11	Onderzoek heraanleg voetpad Kenislei	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.12	Aanleg fietsinfrastructuur Heidestraat-Zuid	Gemeente Kapellen	lopende	Gemeente Brasschaat
B.13	Herinrichting Lage Kaart (tussen Mollel en Peter Benoitlei) - vernieuwing fietspad	Gemeente Brasschaat	lopende	
B.14	Aanleg enkelrichtingsfietspad in Leopoldslei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.15	Aanleg fietspad Zwaantjeslei	Lantis	lopende	Gemeente Brasschaat
B.16	Herinrichting Kapelsesteenweg met vernieuwing fietspad	AWV	lopende	Gemeente Brasschaat
B.17	Fietszone Dullingen	Gemeente Brasschaat	KT	

WERKDOMEIN B - VERKEERSNETWERKEN				
Maatregel	Beschrijving	Initiatiefnemer	Tijdshorizon	Partners
B.18	Veilige oversteek voetgangers en fietsers Hemelakkers	Gemeente Brasschaat	KT	
B.19	Veilige oversteek voetgangers en fietsers kruispunten Lage Kaart en voorrangsregeling Lage Kaart	Gemeente Brasschaat	KT	
B.20	Veilige oversteek voetgangers en fietsers kruispunt bushalte Miksebaan	Gemeente Brasschaat	KT	
B.21	Veilige oversteek voetgangers en fietsers kruispunten Zegersdreef x De Dries	Gemeente Brasschaat	KT	
B.22	Veilige oversteekplaats voetgangers en fietsers in Sparrenlaan	Gemeente Brasschaat	KT	
B.23	Veilige oversteekplaats voetgangers en fietsers in Elisalei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.24	Veilige oversteekplaats voetgangers en fietsers in Boskapellei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.25	Veilige oversteekplaats voetgangers en fietsers in Henrilei x Castel del Vinolei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.26	Veilige oversteekplaats Vriesdonkakker x Baillet Latourlei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.27	Betere afstemming verkeerslichten in Kapelsesteenweg en Bredabaan	Gemeente Brasschaat	KT	AWV
B.28	Kruispunt beveiligen in Kasteellei x Donksesteenweg	Gemeente Brasschaat	KT	
B.29	Kruispunt beveiligen in Van Kessellei x Donksesteenweg	Gemeente Brasschaat	KT	
B.30	Heraanleg fietspad Bredabaan (wijk Driehoek)	Gemeente Brasschaat	KT	
B.31	Invoering fietszone in Beemdenstraat, Heideaard, Fortsebaan, Bloemenlei en Rode Kruislei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.32	Invoering fietszone Berrélei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.33	Invoering fietszone schoolomgeving Jacobuslei, de Caterslei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.34	Fietssuggestiestrook in Elisalei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.35	Vervolledigen fietspad ovonde Sint-Jobsesteenweg	AWV	KT	
B.36	Druknop fietsoversteekplaats Sint-Jobsesteenweg aan Coppenskazerne	AWV	KT	
B.37	Fietspad verbeteren in Baillet Latourlei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.38	Fietssuggestiestroken in Kasteellei en voorzien van verlichting	Gemeente Brasschaat	KT	
B.39	Onderzoek fietszone Mishagen	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.40	Onderzoek fietszone Verhoevenlei	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.41	Onderzoek fietszone Van Hemelrijcklei	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.42	Onderzoek fiets- en wandelinfrastructuur Licht Vliegwezenlaan	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.43	Veiliger maken kruispunt du Boislei x Leopoldslei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.44	Evaluatie fietssuggestiestroken binnen Brasschaat	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.45	Prioritaire halte per kern 100% toegankelijk met schuilhuisje en fietsenstalling	Gemeente Brasschaat, AWV	in uitvoering	
B.46	Realisatie Hoppinpunten	Gemeente Brasschaat, LANTIS, AWV	KT	
B.47	Laadpalen aan Hoppinpunten	Gemeente Brasschaat, LANTIS, AWV	in uitvoering	
B.48	Onderzoek extra station spoorverbinding langs de E19	Infrabel, NMBS, VVR	LT	Gemeente Brasschaat
B.49	Circulatie en ontsluiting recyclagepark en omliggende straten aanpassen	Gemeente Brasschaat	KT	

WERKDOMEIN B - VERKEERSNETWERKEN				
Maatregel	Beschrijving	Initiatiefnemer	Tijdshorizon	Partners
B.50	Studie Miksebaan	Lantis, Provincie Antwerpen	Iopende	
B.51	Voorrangregeling aanpassen in Donksesteenweg	Gemeente Brasschaat	KT	
B.52	Voorrangregeling aanpassen in Miksebaan	Gemeente Brasschaat	KT	
B.53	Invoering afwegingskader	Gemeente Brasschaat	KT	
B.54	Wegversmallingen Kerkedreef	Gemeente Brasschaat	KT	
B.55	Asverschuivingen en wegversmallingen in Henrilei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.56	Asverschuivingen en wegversmallingen in Fabriekstraat	Gemeente Brasschaat	KT	
B.57	Voorrangsweg in Lage Kaart	Gemeente Brasschaat	Iopende	
B.58	Maatregelen sluipverkeer Louislei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.59	Eénrichtingsstraat in (gedeelte) Oudstrijderslei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.60	Rijbaanversmallingen in Baillet Latourlei	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.61	Rijbaanversmallingen in Frilinglei	Gemeente Brasschaat	KT	
B.62	Rijbaanversmallingen in Donksesteenweg	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.63	Uitvoering inrijden Zwaantjeslei vanuit Merksem	AWV	KT	
B.64	Onderzoek eenrichtingsverkeer in Rochuslei in functie van Kapelsesteenweg	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.65	Onderzoek eenrichtingsverkeer in Boskapellei in functie van Kapelsesteenweg	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.66	Onderzoek eenrichtingsverkeer in Gezondheidslei in functie van Kapelsesteenweg	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.67	Onderzoek eenrichtingsverkeer in Jacobuslei in functie van Kapelsesteenweg	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.68	Onderzoek eenrichtingsverkeer in Kasteellei in functie van Kapelsesteenweg	Gemeente Brasschaat	MLT	
B.69	Evaluatie VLCC	AWV		Gemeente Brasschaat
B.70	P+R-zone vrachtwagenparkeren	AWV en VVR		
WERKDOMEIN C - FLANKERENDE MAATREGELN				
Maatregel	Beschrijving	Initiatiefnemer	Tijdshorizon	Partners
C.1	Ondersteuning scholen verkeerseducatie	PZ Brasschaat	KT	scholen
C.2	Fietslease binnen de administratie	Gemeente Brasschaat	continu	
C.3	Gerichte handhaving	PZ Brasschaat	continu	Gemeente Brasschaat
C.4	Snelheidshandhaving met ANPR	AWV, PZ Brasschaat	Iopende	
C.5	Op politie-mobiliteitsoverleg in de diepte gaan met politie rond ongevallen met actieve weggebruikers, met een regelmaat (vb elke 3m)	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat	Continu Iopende	
C.6	5 pijlers van verkeersveiligheid steeds in het oog houden bij acties rond verkeersveiligheid	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat	Continu Iopende	
C.7	Optimaliseren van afstemming tussen gemeente en politie rond communicatie en de verdeling van taken	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat	Gestart	
C.8	Waakzaam blijven over het budget	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat	Continu Iopende	
C.9	Aandacht hebben voor een goede bereikbaarheid per fiets en te voet bij evenementen en attractiepolen (communicatie, verlichting aan fietsenstalling, capaciteit, Donkeys)	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat	Continu Iopende	
C.10	Verkeersveiligheid en toegankelijkheid waarborgen op belangrijke routes voor ouderen evt routes verbeteren - betrekken ouderen bij monitoring	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat	Gepland	
C.11	In kaart brengen van het aantal kanalen en campagnes per doelgroep	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat	Gepland	

WERKDOMEIN C - FLANKERENDE MAATREGELEN				
Maatregel	Beschrijving	Initiatiefnemer	Tijdshorizon	Partners
C.12	Prospectie via Bataljong voor het bereiken van jongeren	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat	Te onderzoeken	
C.13	Verkeersveiligheidsweetjes toevoegen op de placemats in het dienstencentrum om zo ouderen te bereiken	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat	Te onderzoeken	
C.14	Bij werken communiceren over het 'waarom'	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat	Continu lopende	
C.15	Bij werken QR-codes en whatsappgroepen betrekken	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat	Continu lopende	
C.16	Infrastructurele inspanningen onder de aandacht brengen via pers en eigen kanalen	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat	Te onderzoeken	
C.17	Verleiding uitwerken samen met Fluvius en bepaalde plekken meer verlichten	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat	Lopende	
C.18	Fietspad Brechtsebaan doortrekken	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat		
C.19	Alle betrokken stakeholders gaan mee het engagement aan om het mobiliteitsplan te realiseren	Gemeente Brasschaat, PZ Brasschaat, AWV, LANTIS, VVR, Provincie		

5 Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen

Geen wijziging van bestaande beleidsplannen noodzakelijk.

6 Bijlage - Verslag PSG

VERSLAG

Project	Mobiliteitsplan Brasschaat
Overleg	Projectstuurgroep
Datum	16 februari 2026
Verslag opgemaakt door	SUUNTA, Enid Zwerts

Aanwezig

Naam	Organisatie	Functie
Bart Brughmans	Gemeente Brasschaat	Schepen duurzaamheid, infrastructuur, patrimonium, groen en natuur, mobiliteit
Martine Kenis	Gemeente Brasschaat	Beleidsmanager plaatsgebonden zaken
Heidi Adriaenssens	Gemeente Brasschaat	Deskundige Mobiliteit
Marc Nuytemans	Team Vervoerregio - MOW	Mobiliteitsbegeleider
Hans Laurijssen	AWV	Regiomanager
Pieter-Jan Van Hoof	Provincie Antwerpen	Adviseur mobiliteit
Enid Zwerts	SUUNTA	Projectleider

Verontschuldigd

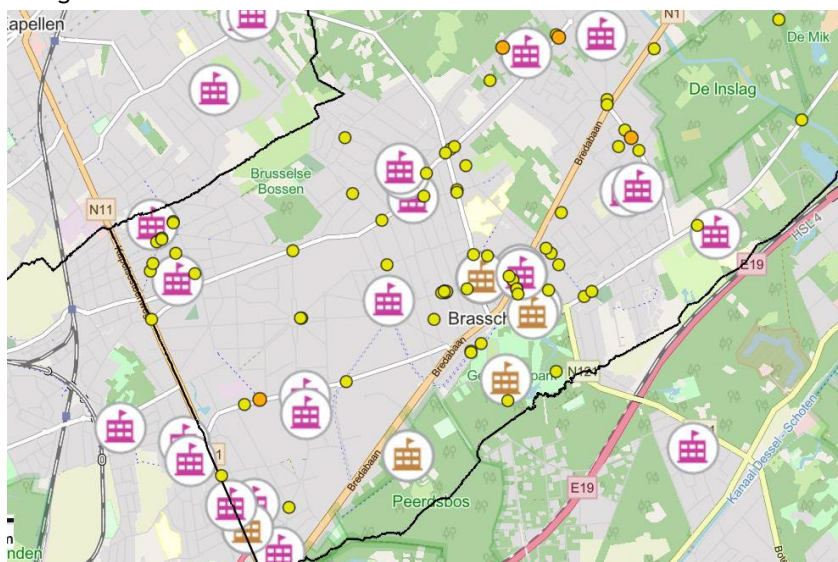
Naam	Organisatie	Functie
Cathérine Sanspeur	Gemeente Brasschaat	Diensthofd mobiliteit
Werner Hoogsteyns	PZ Brasschaat	

Inleiding

Het beleidsplan wordt gepresenteerd aan de hand van een korte presentatie. Hierin is vooral aandacht voor de aanpassingen die in vergelijking met de eerdere versie van het beleidsplan (PSG 29 oktober 2025).

Opmerkingen

- Het BFF is vastgelegd in een MB. Wijzigingen aan dit BFF dienen te gebeuren via een wijzigingscommissie. Er is niet mis met het presenteren van een wensbeeld, idem voor het BFF zoals aangeduid in het Routeplan 2030, maar best verduidelijken in de tekst.
→ *SUUNTA past aan*
- Fietsroutenetwerk: er blijft een frictie tussen het afwegingskader en de keuze voor een bepaald snelheidsregime. Voor erftoegangswegen geldt er gemengd verkeer, maar evengoed 30km/h. Op dit punt is er nog restructuurte binnen het afwegingskader voor aanpassingen van het afwegingskader.
- Afwegingskader: uit de nota is het niet duidelijk genoeg hoe het afwegingskader werkt. Er wordt gevraagd om nog bijkomende verduidelijkingen toe te voegen.
→ *SUUNTA voegt dit toe aan de nota*
De gemeente geeft wel aan dat dit geen zwart-wit-verhaal is. Maar de rol van het afwegingskader zal wel meegenomen worden in verdere communicatie.
- Snelheidskaart: de focus ligt op schoolomgevingen en dat is heel goed. Alleen mist de focus op de schoolroutes. De provincie bezorgt een beeld van het dashboard verkeersongevallen, waarbij een selectie werd gemaakt van ongevallen fietser-minderjarig- periode 2020-2025. De scholen zijn mee op de kaart gezet. Hieruit blijkt dat er toch een aantal ongevallen zijn rond begin- en einde schooltijd ongevallen met deze categorie weggebruiker buiten de schoolzones. Dit is een punt dat in de verdere uitwerking van het snelheidsplan zeker meegenomen moet worden.



- Miksebaan: de Miksebaan is aangeduid als een erftoegangsweg en als fietsroute. Wordt er dan een knip ingesteld? Het CBS moet nog officieel antwoorden, maar informeel al wel beslist dat er flankerende maatregelen met impact moeten komen om het sluipverkeer te weren. Met een knip zou al het gemotoriseerd verkeer via het kruispunt Sint-Jobsesteenweg x Bredabaan zou moeten verlopen. Dat kruispunt is daarvoor niet uitgerust. Bovendien zijn er al een aantal maatregelen wel genomen: de voorrangregeling op de kruispunten is gewijzigd, er is een voorsorteervak gekomen aan de Sint-Jobsesteenweg.
- De Miksebaan blijft in het snelheidsplan 50 km/h. Dat wringt met het feit dat dit een erftoegangsweg is en het feit dat er gemengd verkeer van toepassing is. Dat zijn elementen die risicoverhogend werken. Als het de doelstelling van het bestuur is om meer fietsers te krijgen zullen er meer maatregelen nodig zijn.
- Een van de doelstelling is om geen doorgaand verkeer in de woonwijken te hebben. GPS en route-apps zoeken de snelste route, 50 km/h verhindert dit niet.
- Kleinere opmerkingen → *SUUNTA past aan*
 - o Sinds december is er een nieuw Richtlijnenboek MOBER – jaartal aanpassen
 - o Vademecum fiets is continu in herziening – misschien beter geen jaartal toevoegen
 - o P7 bovenaan staan een aantal zinnen die niet af zijn
 - o Het deel over openbaar vervoer is nogal kort.
 - o p.7: bovenaan staan nog een aantal zinnen die niet af zijn
 - o De alinea over openbaar vervoer is kort. Hier kan bijkomend verwezen worden naar de doorstromingsstudie van AWV.
 - o De doelstelling van 50% toegankelijke haltes lijkt op dit moment voor AWV budgettair niet mogelijk. De doelstelling blijft toch behouden.
 - o De doelstelling rond innovatie is volledig geschrapt. Dat is jammer want het is een van de doelstellingen van het decreet. Zowel de provincie als Team Vervoerregio (en Lantis) geven aan dat dit alsnog kan, en dat er ondersteuning geboden wordt bij deze trajecten.
 - o In de beleidsvisie staat duidelijk opgenomen dat ruimtelijke ordening en mobiliteit samen moeten gaan. Dit is heel belangrijk. Dat geldt ook in de omgekeerde richting, dus ook bij “herinrichting” van projecten.
 - o In de uitvoering van het mobiliteitsplan voldoende aandacht besteden aan de link snelheid – verkeersveiligheid
 - o Wat is de definitie van doorgaand vrachtverkeer? Verkeer dat eigenlijk de hoofdwegen dient te gebruiken, niet het vrachtverkeer dat van Wuustwezel naar Kapellen rijdt via de Bredabaan. Team Vervoerregio – MOW kan ook hierbij ondersteunen om inzichten hierin te krijgen.

Besluit

De PSG besluit dat, mits het aanpassen van bovenstaande elementen, het beleidsplan goedgekeurd kan worden.