

Bewonersvergadering



Inhoud

- Waarom?
- Doorlopen proces
- Voorkeursvariant
- Vragen

Waarom?

Aanleiding opdracht

Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) plant aanpassing gewestwegen (Oude Geelsebaan – Vorstse Baan en Diestse Baan). De gemeente is bevoegd voor aanpassing aan het onderliggende wegennet.

Bewoners geven aan dat er sluipverkeer is en men zich onveilig voelt als voetganger of fietser. De eerste maatregelen volstaan niet.

Beelden infomarkt AWV 27 april 2022

Wat gaan we doen?

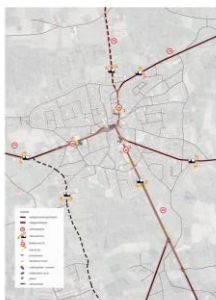
2

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de gemeente Laakdal plannen een grondige herinrichting van de dorpskern van Veerle.

Dit centrum bestaat uit het kruispunt van twee belangrijke gewestwegen:

- N141 (Vorstse Baan)
- N127 (Diestse Baan, Veerledorp, Oude Geelsebaan)

Er komen nieuwe brede fiets- en voetpaden, veilige kruispunten en ook de omgeving van de scholen wordt aangepakt. Tenslotte zorgen we ook voor meer groen in het straatbeeld.



Situering van het projectgebied:

- In het noorden: tot het kruispunt van de Vorstse Baan en de Eindhoutseweg
- In het zuiden: tot de grens met Tessenderlo
- In het westen: tot Mispad

Veerle-Dorp

In de toekomst

5



Veilig oversteken

Elk kruispunt binnen het projectgebied wordt opnieuw aangelegd. Zo zorgen we ervoor dat fietsers en voetgangers op een veiligere manier de rijweg kunnen oversteken, en dat autoverkeer vlotter kan kruisen.

Voorbeeld middengeleider



Middengeleider met fietsoversteek

Een aantal kruispunten wordt ingericht met een middengeleider. Zo kunnen fietsers en voetgangers vlot in twee bewegingen oversteken.

Voorbeeld inritconstructie



Inritconstructie

De overige kruispunten worden ingericht als inritconstructies waarbij het fietspad op hetzelfde niveau blijft doorlopen.

Veerle-Dorp

In de toekomst

6



Veilig naar school

In de buurt van de basisscholen in Veerle krijgt het wegdek een opvallende gele kleur. Dit gebeurt op dezelfde manier als bij andere schoolomgevingen in de gemeente, om de herkenbaarheid te vergroten. Zo trekken we de aandacht van automobilisten en maken we meteen duidelijk dat ze een schoolomgeving binnenrijden

Daarnaast voorzien we brede, goed zichtbare zebrapaden om veilig over te steken.

Voorbeeld schoolomgeving Smissestraat N141 in Vorst Laakdal



Veerle-Dorp

In de toekomst

7



Van parkeren langs de weg naar parkeerclusters

Vandaag zijn er in het centrum van Veerle parkeerplaatsen voorzien bij de handelszaken en woningen. Door de aanleg van de nieuwe voet- en fietspaden verandert deze parkeersituatie.



Geen haakse parkeerplaatsen

Straatparkeren en haaks parkeren is niet meer mogelijk, om de veiligheid van fietsers te garanderen.



Eén inrit per perceel

We passen onze regelgeving toe die één inrit per perceel toelaat. Inritten zijn conflictpunten die we voor een vlotte doorstroming en de veiligheid van alle weggebruikers zoveel mogelijk beperken.



Ruime parkeerclusters

In de nieuwe situatie schakelen we over naar lange parkeerplaatsen en richten we nieuwe, ruime parkeerclusters in.

Oude Geelsebaan

9



1 Poorteffect

We plaatsen een middenveld als snelheidsremmende maatregel bij de overgang van onbebouwde naar bebouwde kom.

2 Schoolomgeving De Schans

De omgeving van De Schans richten we in als herkenbare, uniforme schoolomgeving met een brede voetgangersoversteek.

3 Parking

We richten de groenzone voor de Pastorij in als een groen parkeerterrein met 22 parkeerplaatsen. Ook de parking achter de Vinea-site en De Druijvenrank wordt herbekeken.

4 Bushalte

De bestaande bushalte op de rijweg bij de Pastorijstraat richten we in volgens de toegankelijkheidseisen.



wegenverkeer.be/laakdal



wegenverkeer.be/laakdal



wegenverkeer.be/laakdal

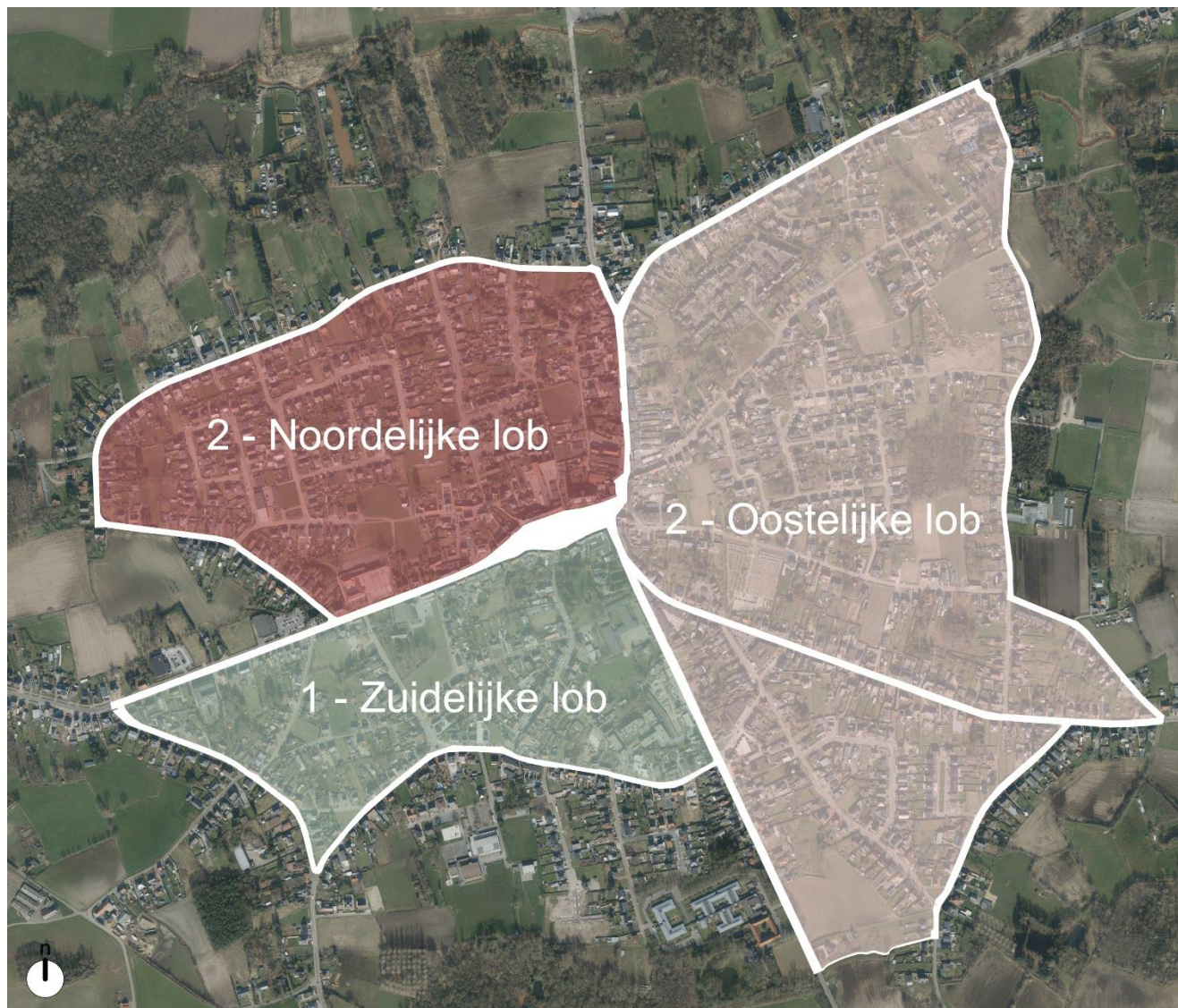


wegenverkeer.be/laakdal



wegenverkeer.be/laakdal

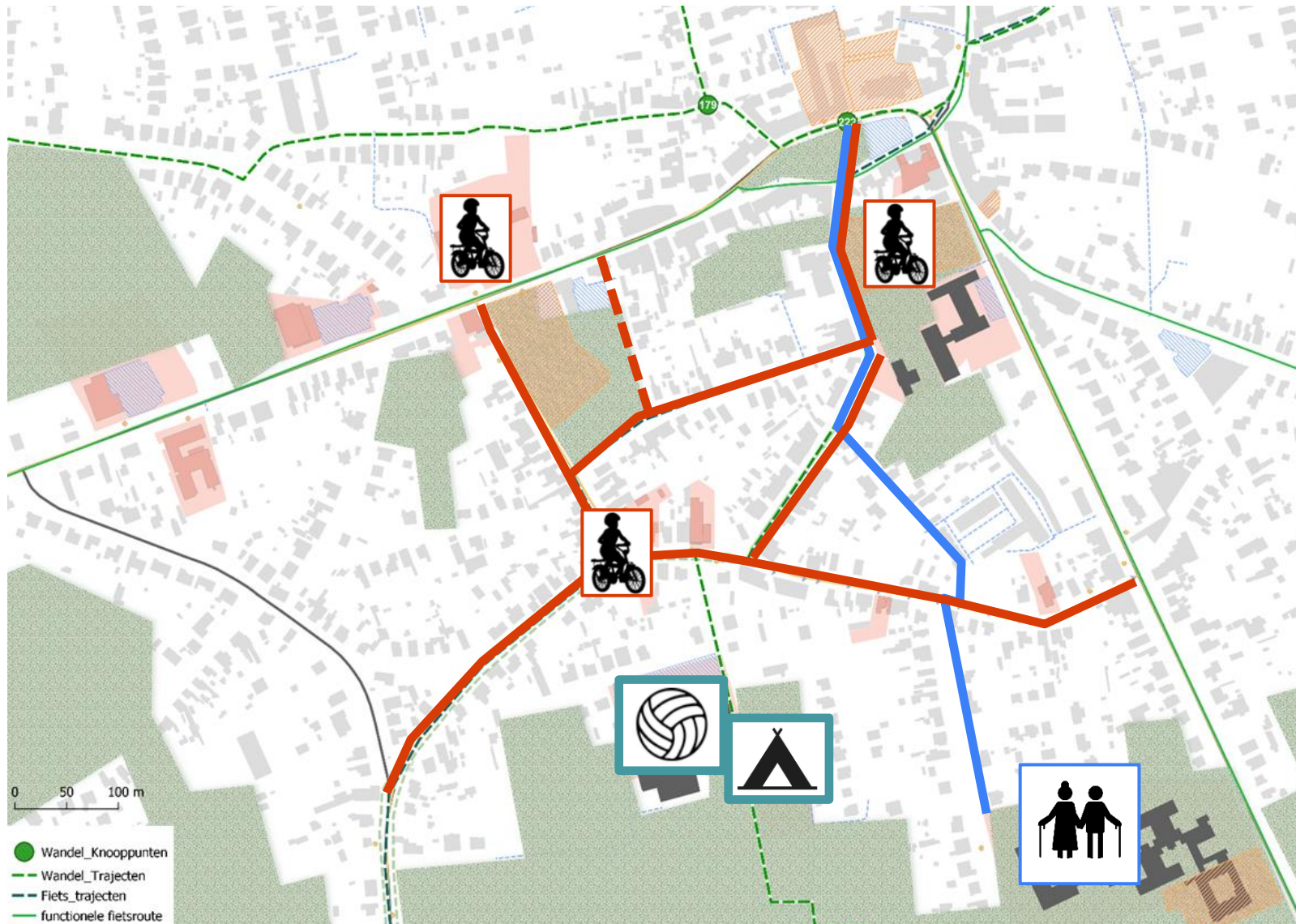
Aanleiding opdracht



Per lob kijken hoe verkeer stroomt en waar bijkomende maatregelen mogelijk zijn.

Focus vandaag op zuidelijke lob.

Diverse stromen binnen de wijk



Verschillende functies
Mix van stromen te verwachten
Diverse routes voor traag verkeer

Wat speelt er binnen de wijk?

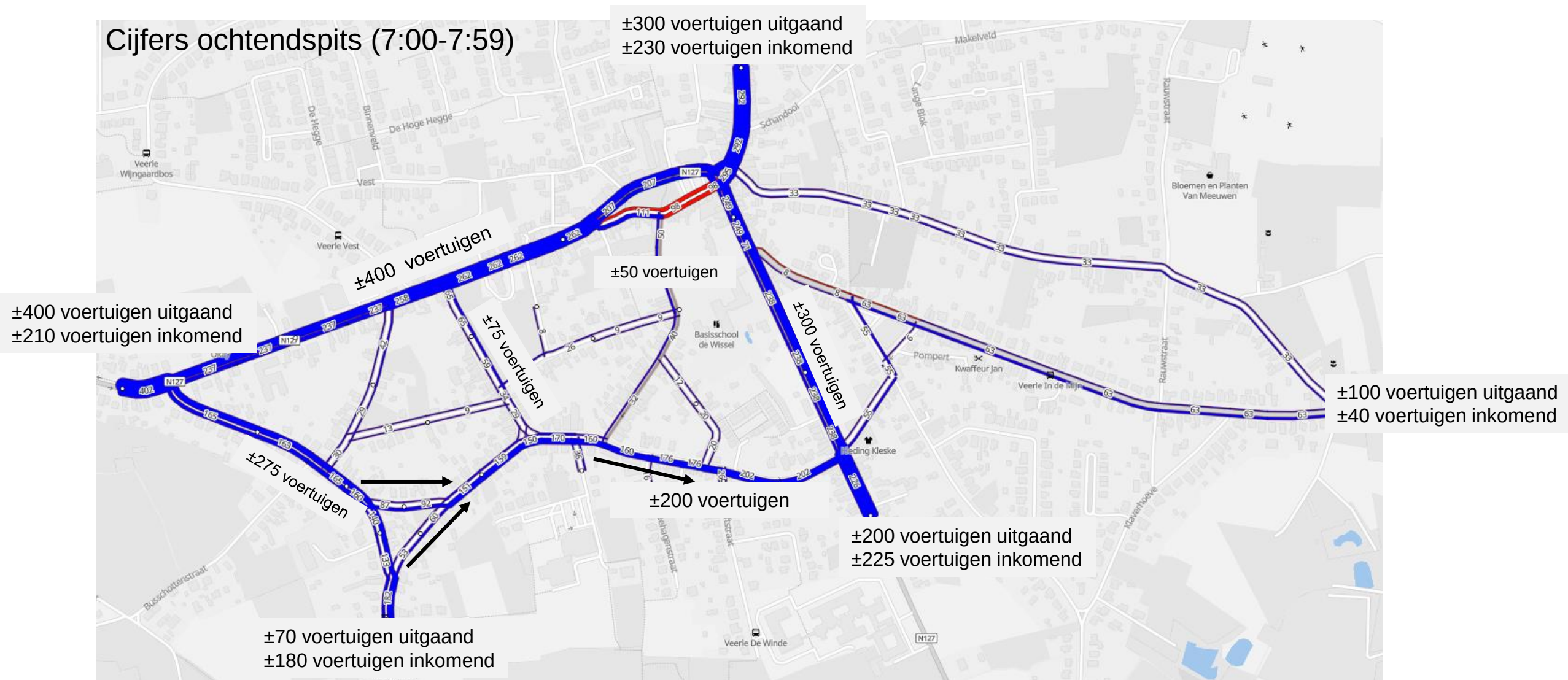
- Sluipverkeer
- Snelheid
- Wandelaars en fietsers voelen zich niet veilig.
- Beperkt beschikbare ruimte voor mix van diverse stromen.

Rol wegen & sluiptverkeer

1.200 pae/uur: Oude Geelsebaan, Diestsebaan, Vorstsebaan en Tessenderloseweg
550 pae/uur: Kruisstraat
350 pae/uur: Pastoorijstraat
200 pae/uur: alle overige straten binnen de lob

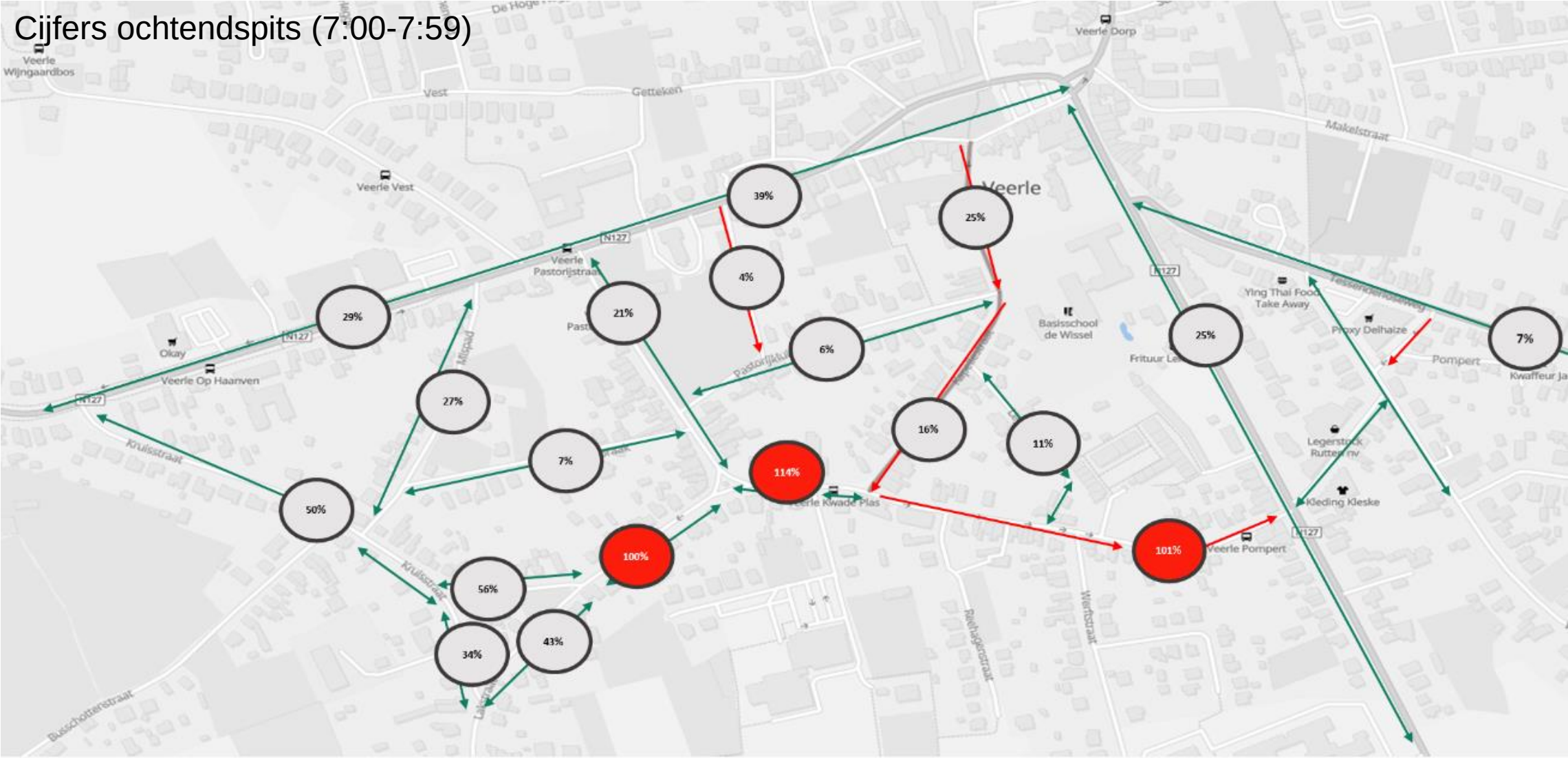
pae= personenauto-equivalent

Cijfers ochtendspits (7:00-7:59)



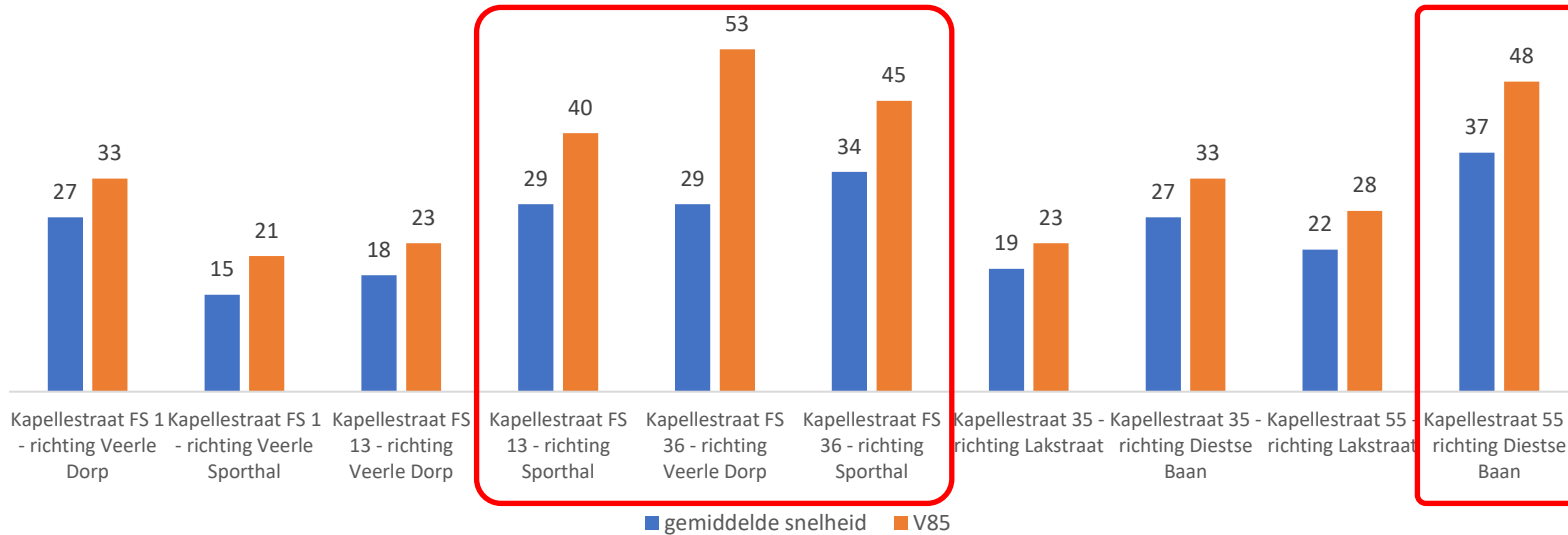
Rol wegen & sluiptverkeer

Cijfers ochtendspits (7:00-7:59)

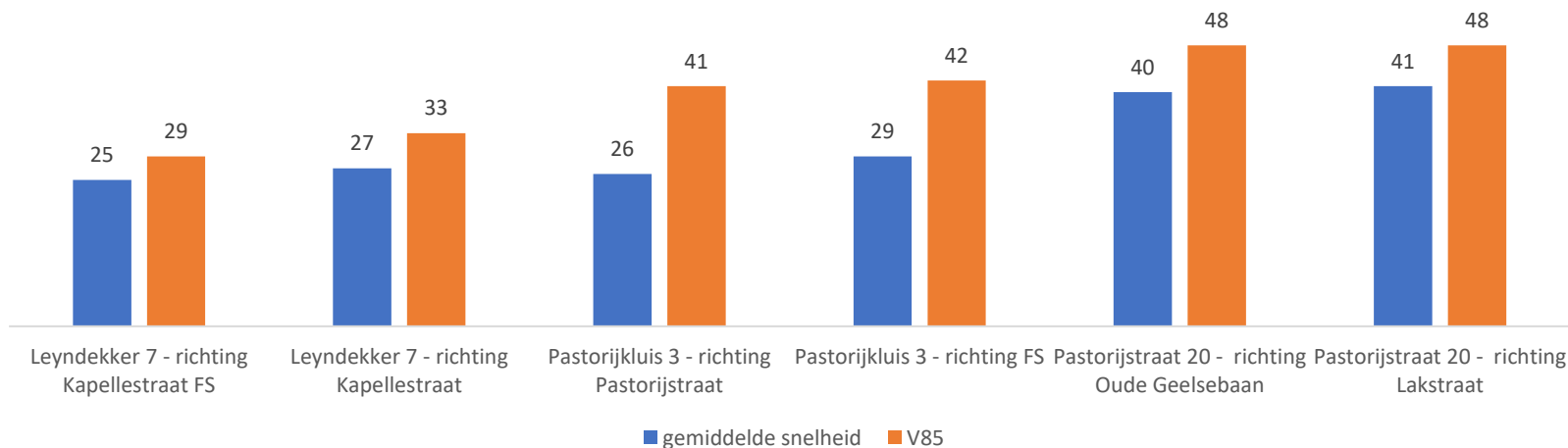


Snelheid

Gemeten snelheden in straten 30 km/u

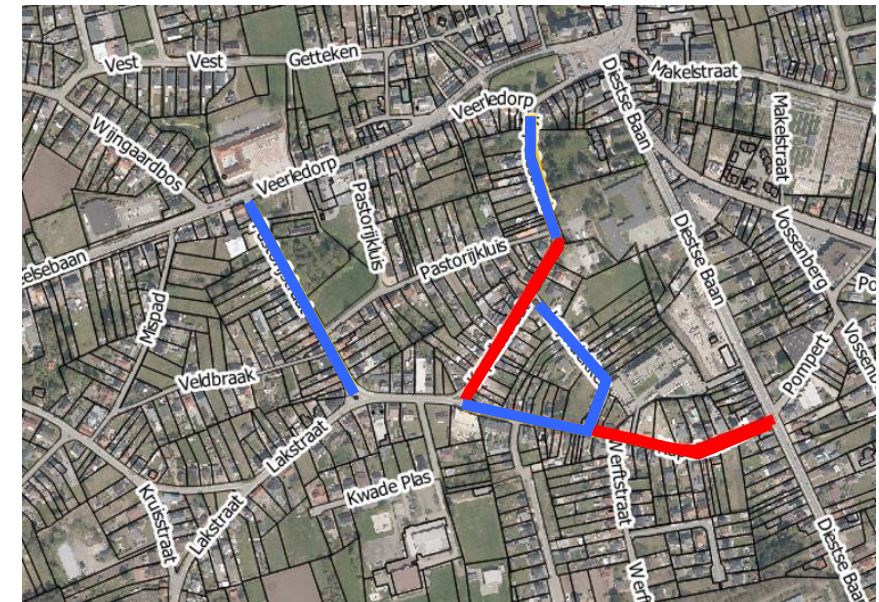


Gemeten snelheden in straten 50 km/u



V85: de snelheid die 85% van de mensen maximaal rijden. Het is de snelheid die 'sociaal aanvaard' wordt in de straat.

Net in de fietsstraat wordt te hard gereden!

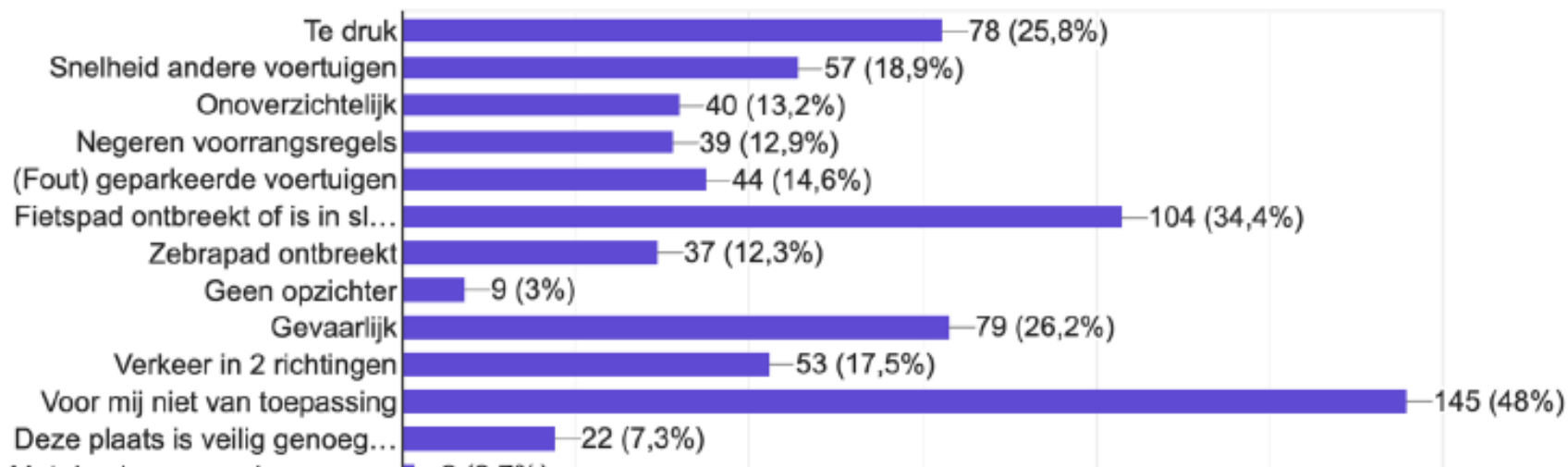


Gevoel van onveiligheid

Schoolenquête 2021: Te druk – te snel – te weinig fietsinfrastructuur → gevaarlijk!

PASTORIJSTRAAT-KAPELLESTRAAT ('T KRANTJE TOT DE DIESTSEBAAN "BAKKER VANHAEREN")

302 antwoorden



(schoolenquête De Wijngaard- De Schans – De Wissel)



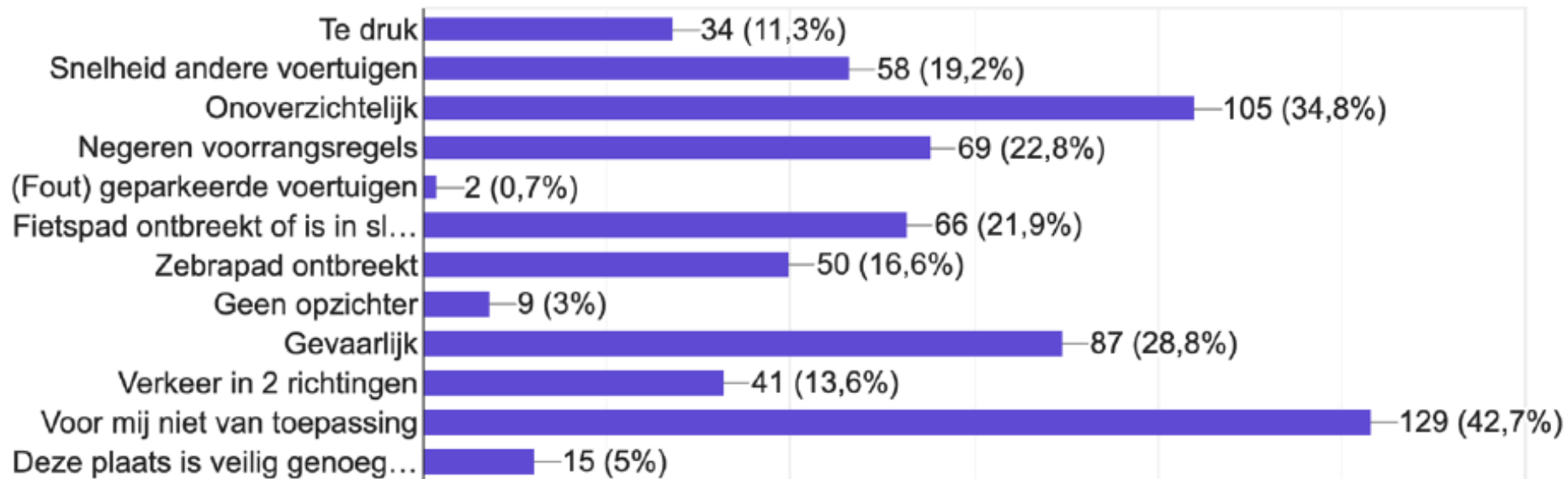
Zicht op Pastorijstraat vanaf
Oude Geelsebaan/Veerledorp

Gevoel van onveiligheid

**Schoolenquête 2021 : slechte zichtbaarheid – te snel
– te weinig fietsinfrastructuur → gevaarlijk!**

KRUISPUNT PASTORIJSTRAAT/LAKSTRAAT

302 antwoorden



(schoolenquête De Wijngaard- De Schans – De Wissel)

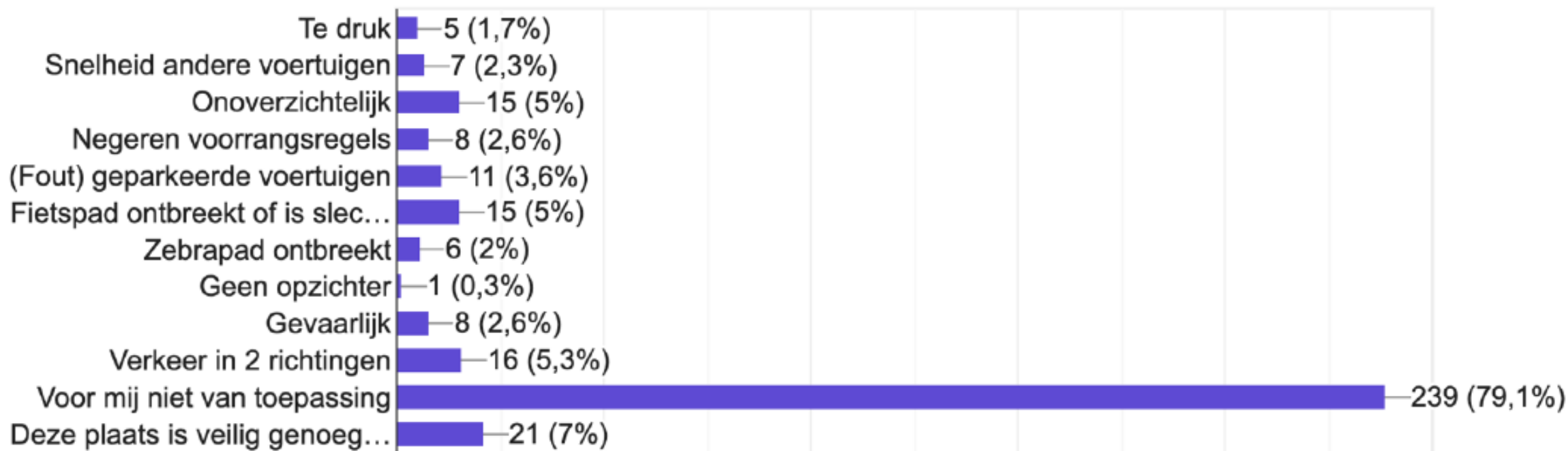


Gevoel van onveiligheid

Schoolenquête 2021 : onoverzichtelijk – te weinig fietsinfrastructuur

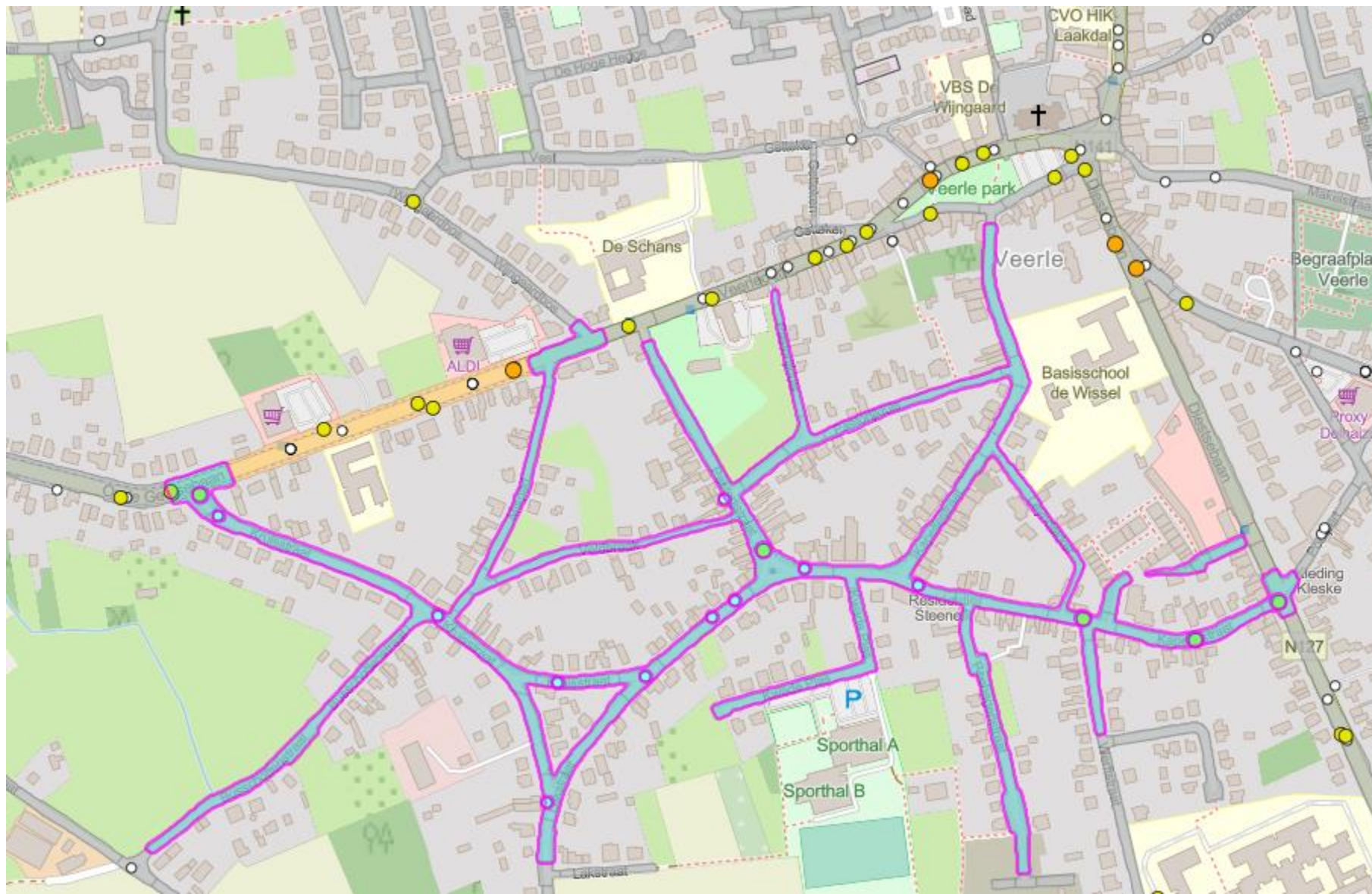
LEYNDEKKER: VOLLEDIGE STRAAT.

302 antwoorden



(schoolenquête De Wijngaard- De Schans – De Wissel)

Gevoel van onveiligheid



Aantal ongevallen	Aantal lichtgewonden	Aantal zwaargewonden	Aantal doden ter plaatse
16	6	0	0

- met lichtgewonde(n)
- met zwaargewonde(n)
- met dode(n) ter plaatse
- met enkel stoffelijke schade

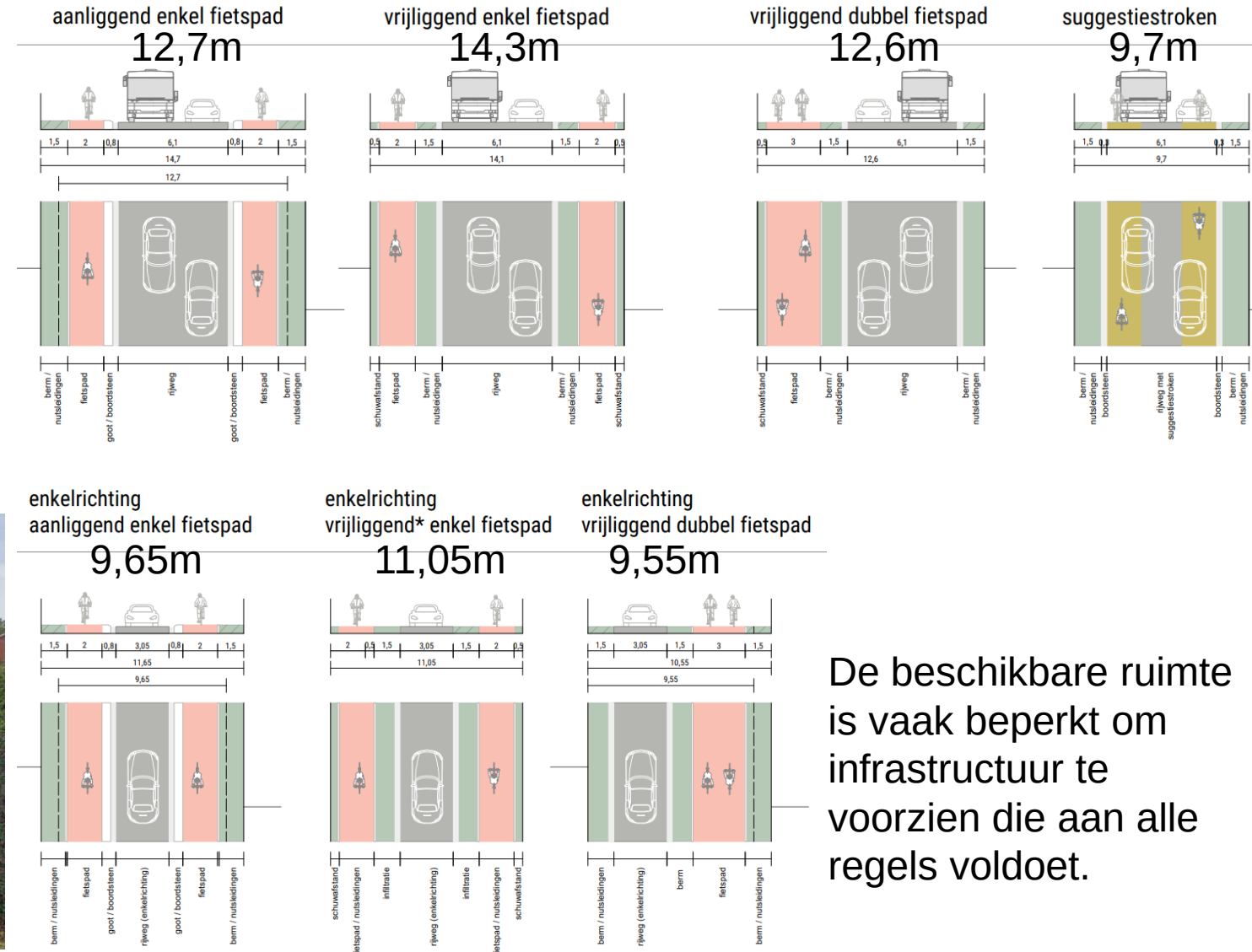
- Er zijn (gelukkig) geen ernstige ongevallen gebeurd (sinds 2015)
- De ongevallen die gebeuren concentreren zich langs de **oost-westas** in het zuiden van de wijk en ter hoogte van het **kapelletje**.

Bron: [dashboard verkeersongevallen Provincie Antwerpen](#) ; cijfers tot en met augustus 2024

Beschikbare ruimte

Benodigde ruimte voor fietspaden volgens richtlijnen 'vademecum'

Vb. Lakstraat
± 10m beschikbaar



De beschikbare ruimte is vaak beperkt om infrastructuur te voorzien die aan alle regels voldoet.

Beschikbare ruimte

Beperkte breedte van straten (ruimte tussen perceelsgrenzen)



De beschikbare ruimte is vaak beperkt om infrastructuur te voorzien die aan alle regels voldoet.

Verkeersveiligheid leeft in Laakdal!



VRT NWS – 30/09/2024

Laakdal voerde het aantal fietsstraten in de gemeente fors op. In Eindhout en Vorst is de **verkeersveiligheid** verhoogd door bredere fietspaden aan te leggen. Maar in deelgemeente **Veerle** zijn er nog heel wat plekken waar geen vrijliggend fietspad is of waar er zogenaamde 'moordstrookjes' langs de weg zijn. Vooral in de Kapellestraat, een smalle straat zonder voet- of fietspad, en in de Lakstraat is er ruimte voor verbetering.

Momenteel loopt er een studie naar de verkeersveiligheid in Veerle, waarbij wordt gekeken hoe de mobiliteit rond het centrum kan afgestemd worden op de plannen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) rond de herinrichting van de dorpskern van Veerle. Voor deze studie is er ook tijdelijk eenrichtingsverkeer ingevoerd op de Kapellestraat vanaf de Pastorijsstraat richting de Diestse Baan.

Doel

Algemeen

- Een veilige en leefbare woonomgeving.
- De bereikbaarheid van publiekstrekkingen garanderen.
- Een openbaar domein waar fietsers en voetgangers zich veilig voelen.

Specifiek

- Sluipverkeer weren
- Fietsinfrastructuur verbeteren
- Kruispunt kapel overzichtelijker maken
- De trage verbinding tussen WZC De Winde met de kern rolstoelvriendelijk maken.

Doel

Hoe doe je dat binnen beperkte ruimte?

- Circulatie: stuurt het autoverkeer en creëert ruimte voor wandelaars en fietsers.
- Een gepast snelheidsregime toepassen en snel doorrijden bemoeilijken:
 - Fietsstraten / zone 30: verlagen van snelheid is soms enige veilige optie om iedereen een plek te geven op de weg (vb. Kapellestraat)
 - Asverschuivingen/ versmallingen
 - Juiste wegmarkeringen

Doel

Elke ingreep heeft effect op gedrag en ruimte, dus:

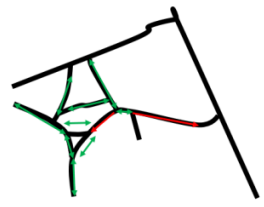
1. op voorhand inschatten (desktop analyse, proefopstelling)
2. met ontwerpend onderzoek nagaan of er ruimte genoeg is voor de ingrepen

Mogelijke ingrepen en hun effecten

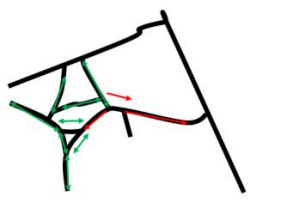
Ontwikkeling scenario's

Verschillende mogelijke combinaties van ingrepen werden bekeken.

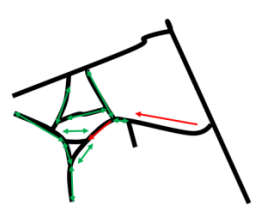
Basisvariant (incl. knip Leyndekker)



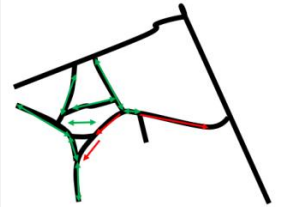
Enkelrichting tussen kapel en Kwade Plas



Kapellestraat in omgekeerde richting



Enkelrichting Lakstraat

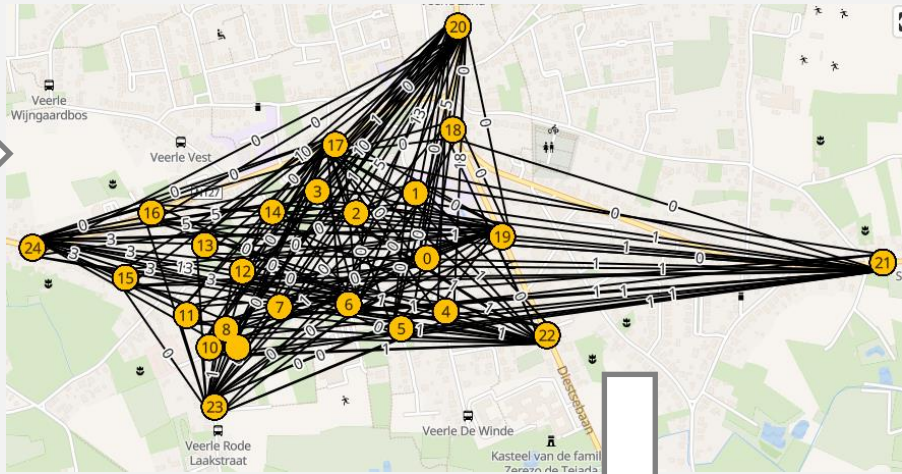


Enkelrichting Lakstraat en Kruisstraat



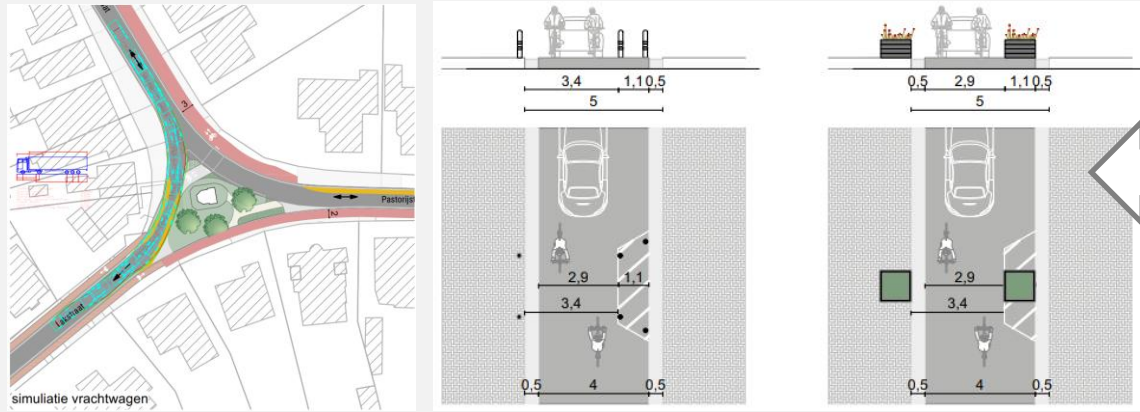
Tellingen

In september 2023 werd gelijktijdig geteld op 10 locaties. De locaties lagen binnen de lob en op de locaties waar stromen de lob binnen- of buitengaan. Op basis van de tellingen werden de onderlinge relaties van, naar en binnen de lob benaderd.



Ontwerpend onderzoek

De gemeente duidde een voorkeursscenario aan. Vervolgens werd onderzocht hoe de ingrepen van dit voorkeursscenario naar het terrein vertaald kunnen worden.

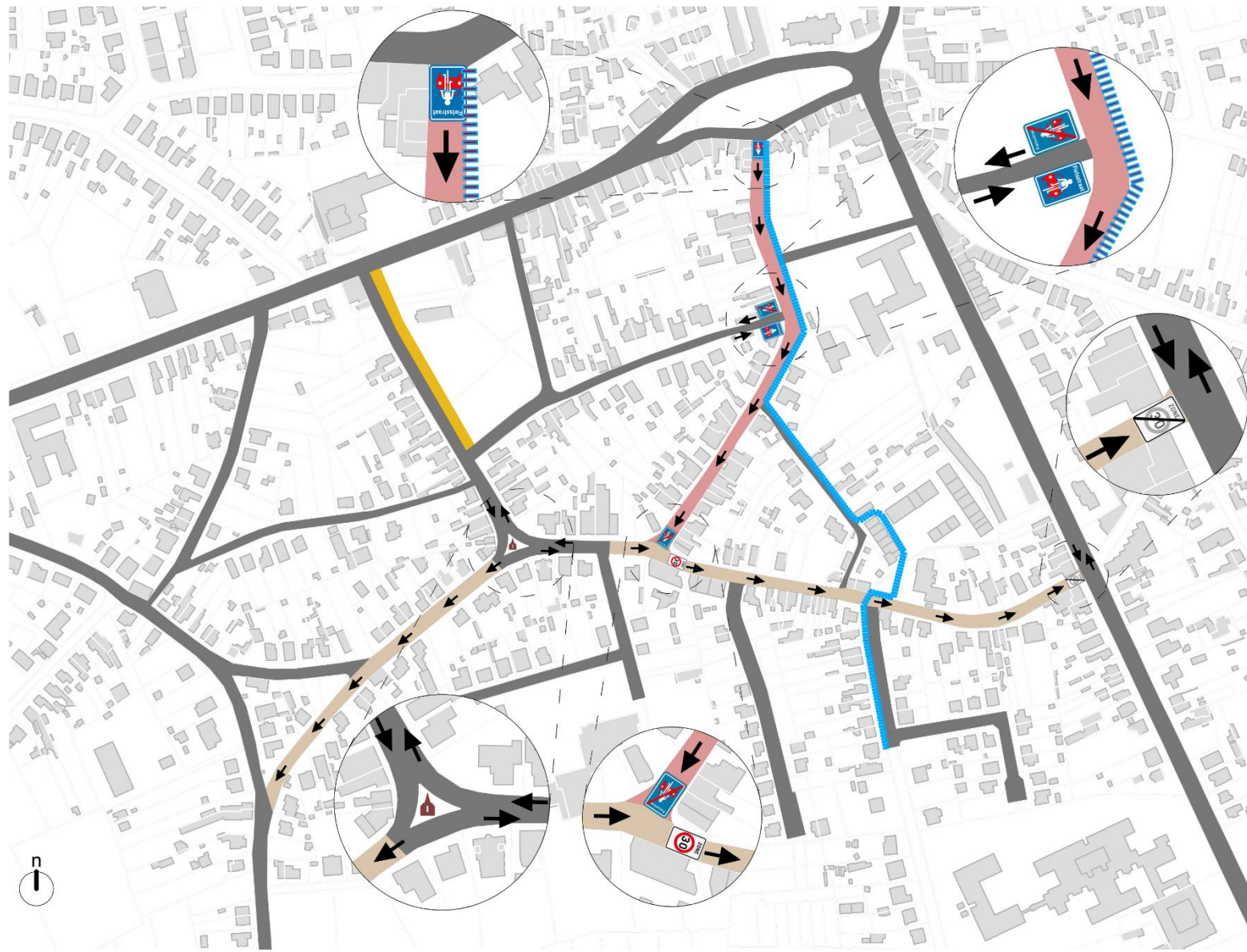


Impactanalyse

Voor elk scenario werd de totale verkeersstroom binnen en rond de lob in kaart gebracht. Per weg werd daarbij gemonitord hoeveel verkeer er meer of minder door de straat zou rijden.



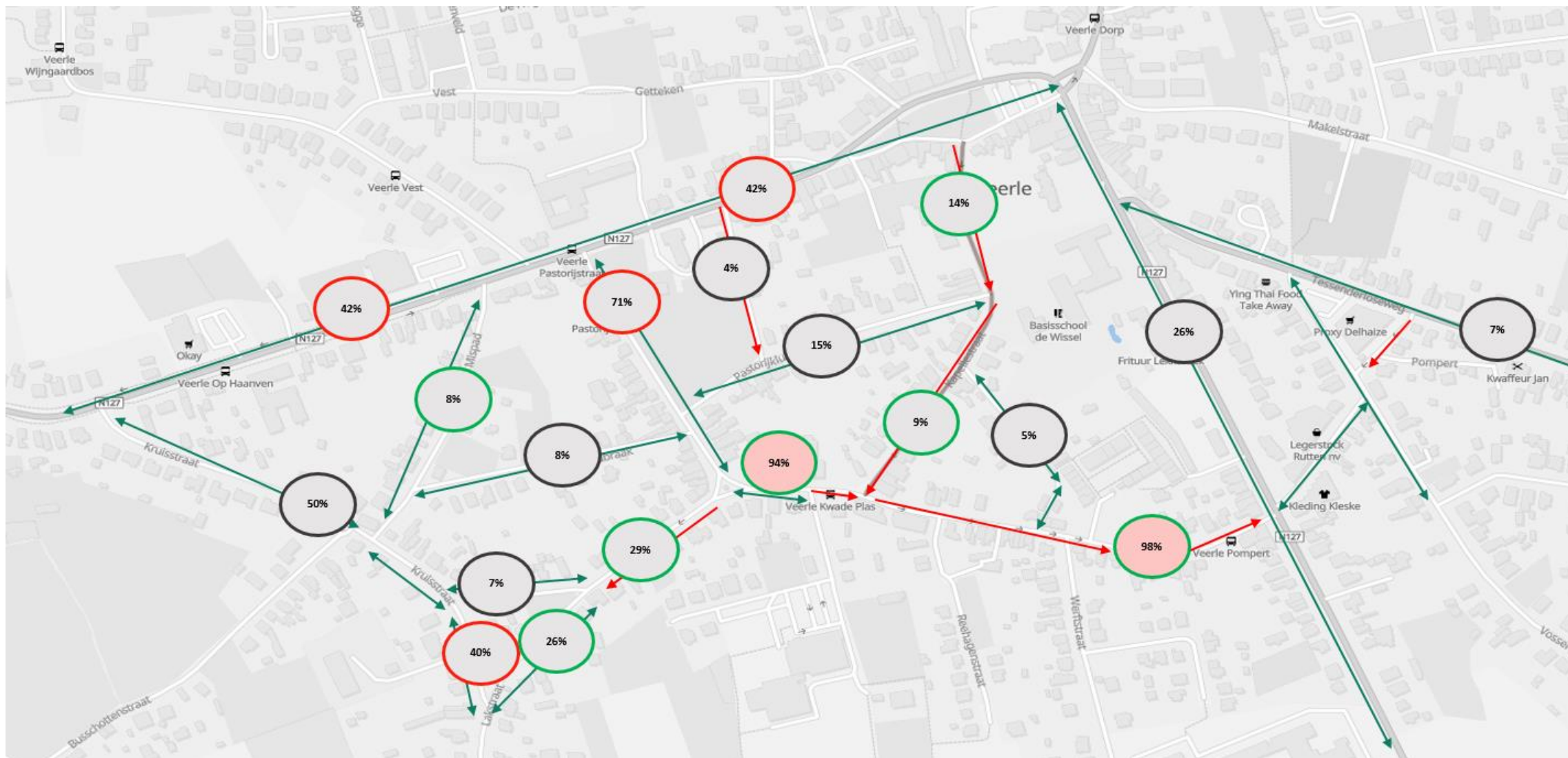
Voorkeursvariant



Op de volgende slides gaan we in meer detail in op de straten waar veranderingen worden ingevoerd.

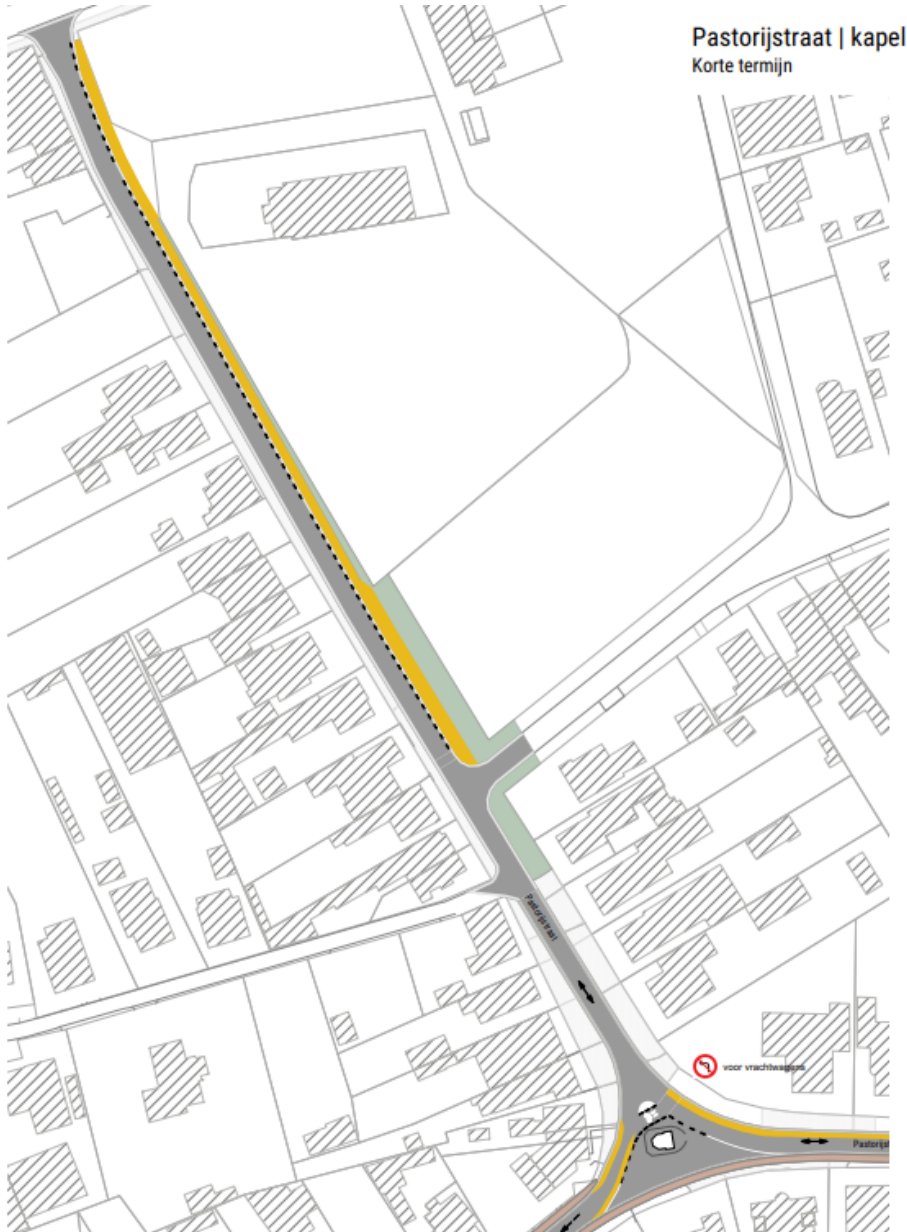
De gemeente wenst het effect van de aanpassingen te testen in de praktijk met een **proefopstelling**.

Verwacht effect maatregelen



- Meer verkeer op Kruisstraat, Oude Geelsebaan en Pastorijstraat. Maar nog ruim binnen leefbaarheidsgrenzen.
- Afname verkeer elders in de lob. Verkeer langs Pastorijstraat – Kapellestraat zakt (max. 20%) tot net onder leefbaarheidsgrens.

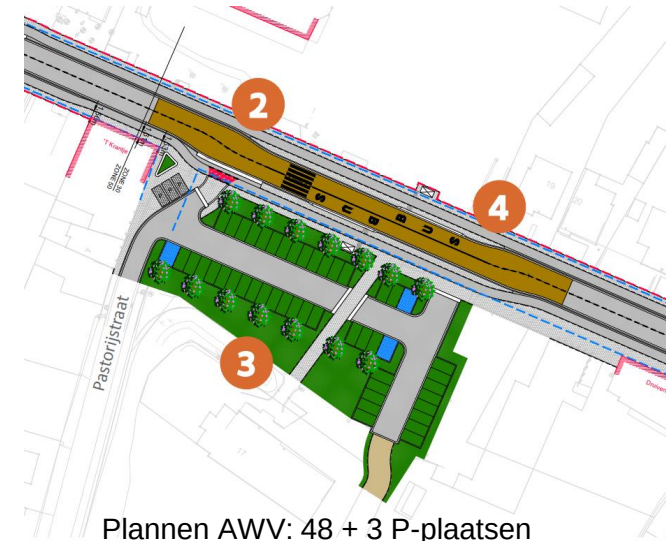
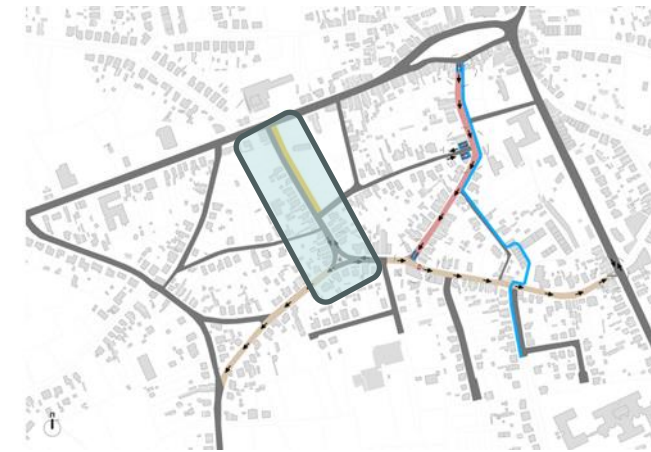
Pastorijstraat



Verleden: Hoewel het om een schoolroute gaat, is er geen fietsinfrastructuur aanwezig tussen de kapel en het kruispunt met de Oude Geelsebaan. Er is een dolomietstrook ter hoogte van de pastorie waar wagens parkeren.

Aanpassing:

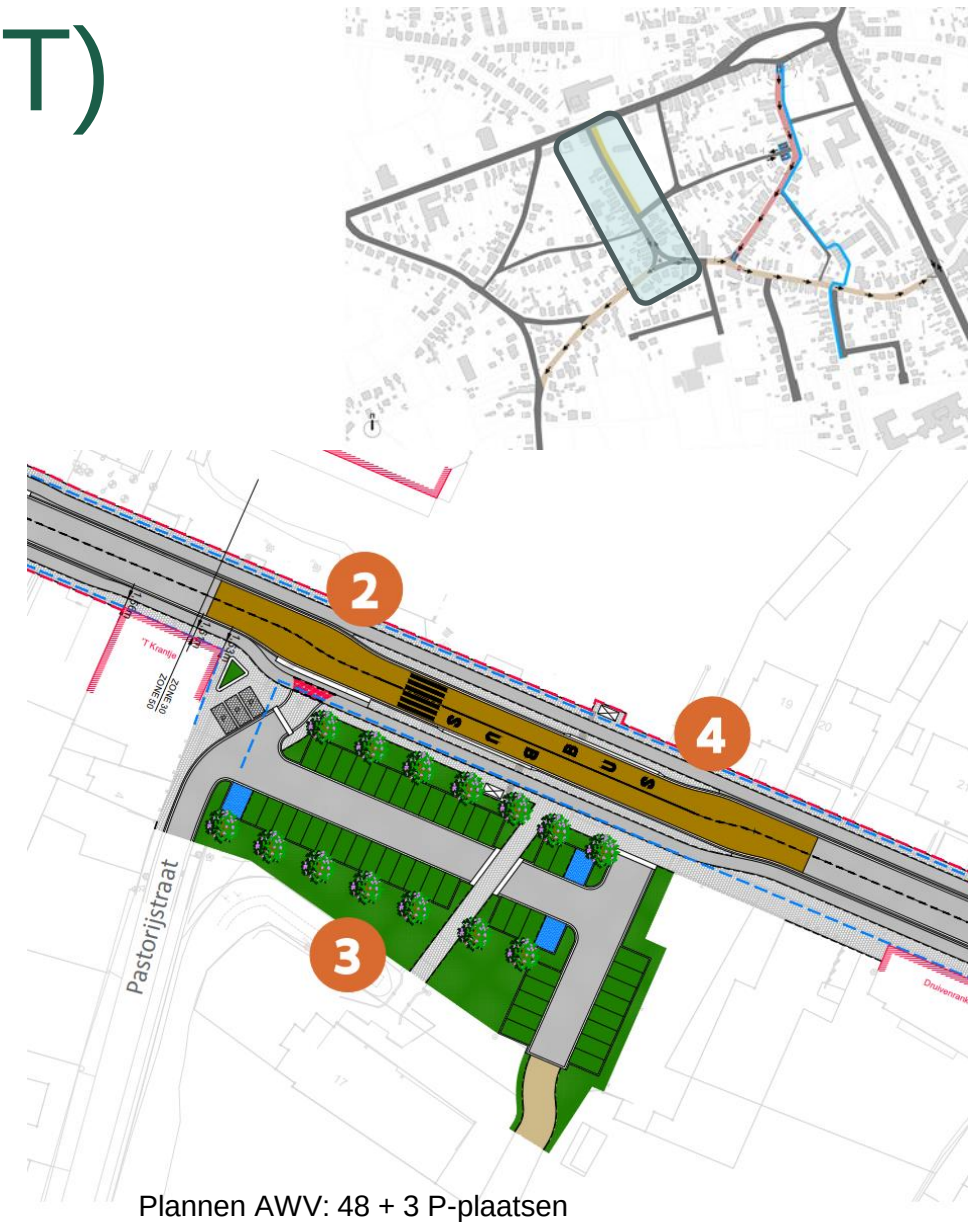
KT: Tussen de Pastoriekluis en de Oude Geelsebaan wordt een fysieke barrière geplaatst aan de zijde van de pastorie. Hierdoor wordt de dolomietstrook langs de weg voorbehouden voor fietsers. Daardoor kan de Pastorijstraat veilig gaan functioneren als centrale invalsweg voor de wijk.



Pastorijstraat (wensbeeld LT)

LT: de fietsinfrastructuur wordt uitgebreid over de hele lengte van de Pastorijstraat.

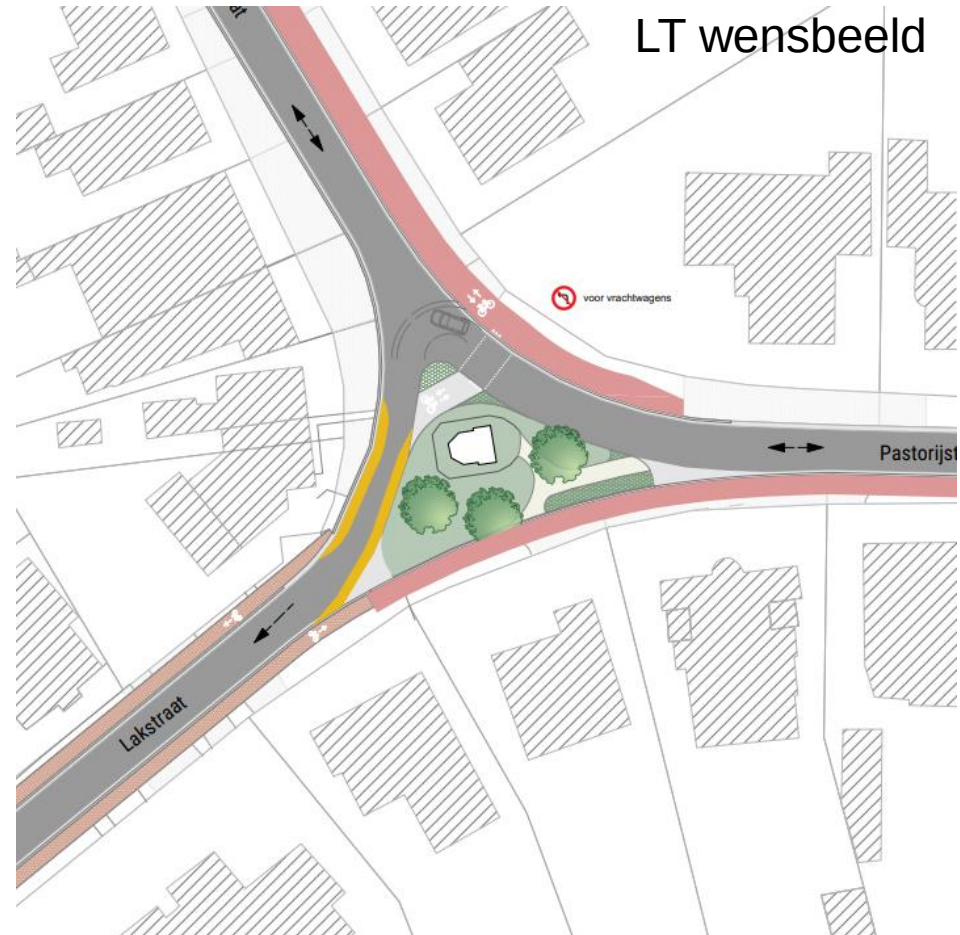
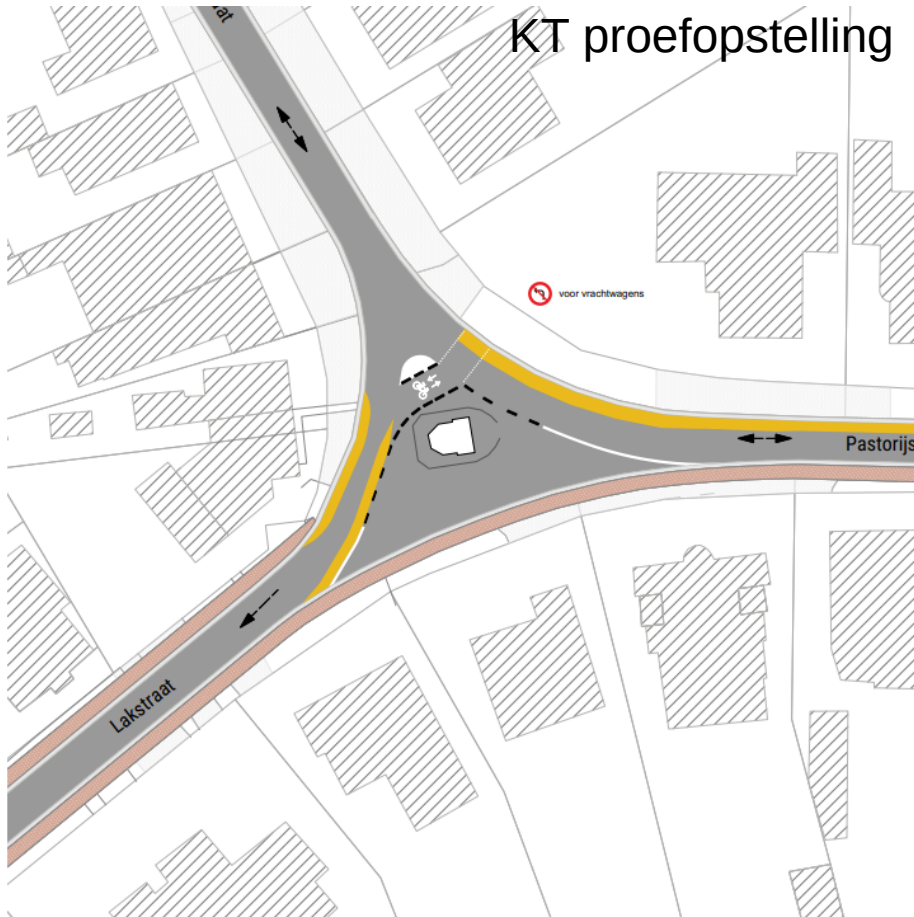
Af te stemmen met herinrichting kruispunt met Oude Geelsebaan (icm geclusterde parking)



Kapelletje

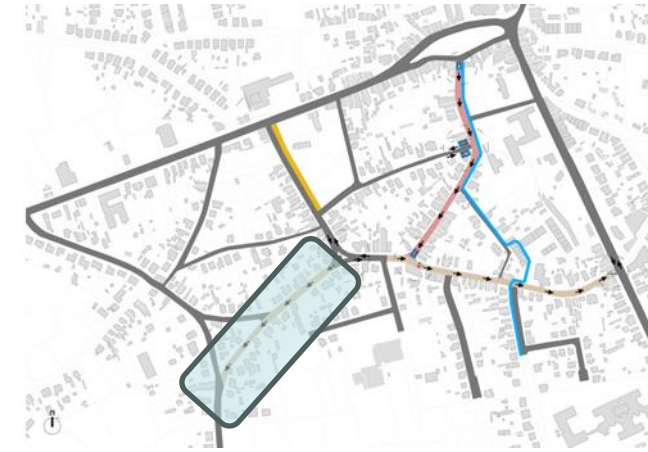
Verleden: De plaatsing van het kapelletje maakt het zicht op aankomend verkeer moeilijk. Sommige weggebruikers behandelen het kapelletje als een rond punt.

Aanpassing: De **circulatie** rond het kapelletje wordt **aangepast** (geen gemotoriseerd verkeer meer ten zuiden van het kapelletje). Fietzers krijgen een **opstelstrook** naast de kapel zodat ze een beter zicht hebben op verkeer in de Pastorijsstraat. **Vrachtverkeer** vanuit het oostelijke deel van de Pastorijsstraat mag **niet afdraaien richting Lakstraat**.



Lakstraat

Aanpassing: De Lakstraat wordt enkelrichting gemaakt tussen de kruispunten met de Pastorijsstraat en met de Kruisstraat (huisnummer 42). Hierdoor wordt sluipverkeer via Lakstraat – Pastorijsstraat – Kapellestraat onmogelijk en kan de Pastorijsstraat volledig haar rol als centrale ontsluitingsas voor de woonlob opnemen. Enkelrichtingsverkeer in dit deel van de Lakstraat biedt op termijn ook kansen om de fietsinfrastructuur er te verbeteren.



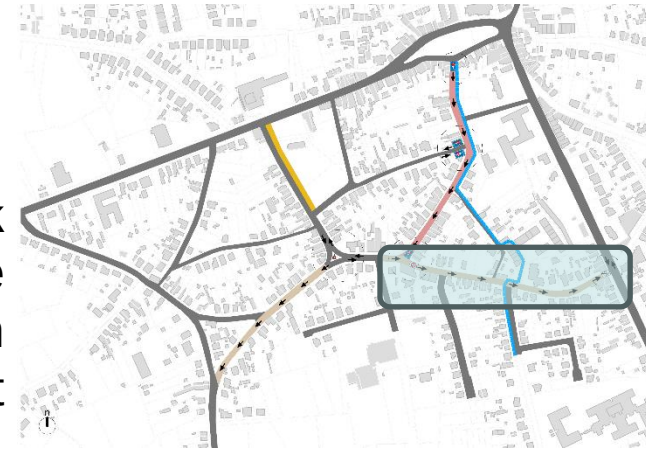
Kapellestraat

Verleden: eerder werd hier reeds 30km/u en enkelrichting ingevoerd. In de **praktijk** wordt **nog te snel gereden** en wordt soms toch **nog in tegenrichting** gereden. De weg voelt momenteel nog te breed aan (oorspronkelijk aangelegd voor verkeer in beide richtingen), waardoor te snel wordt gereden. Het snelheidsregime is enkel met borden aangegeven, niet doorvertaald naar het beeld van de weg zelf.

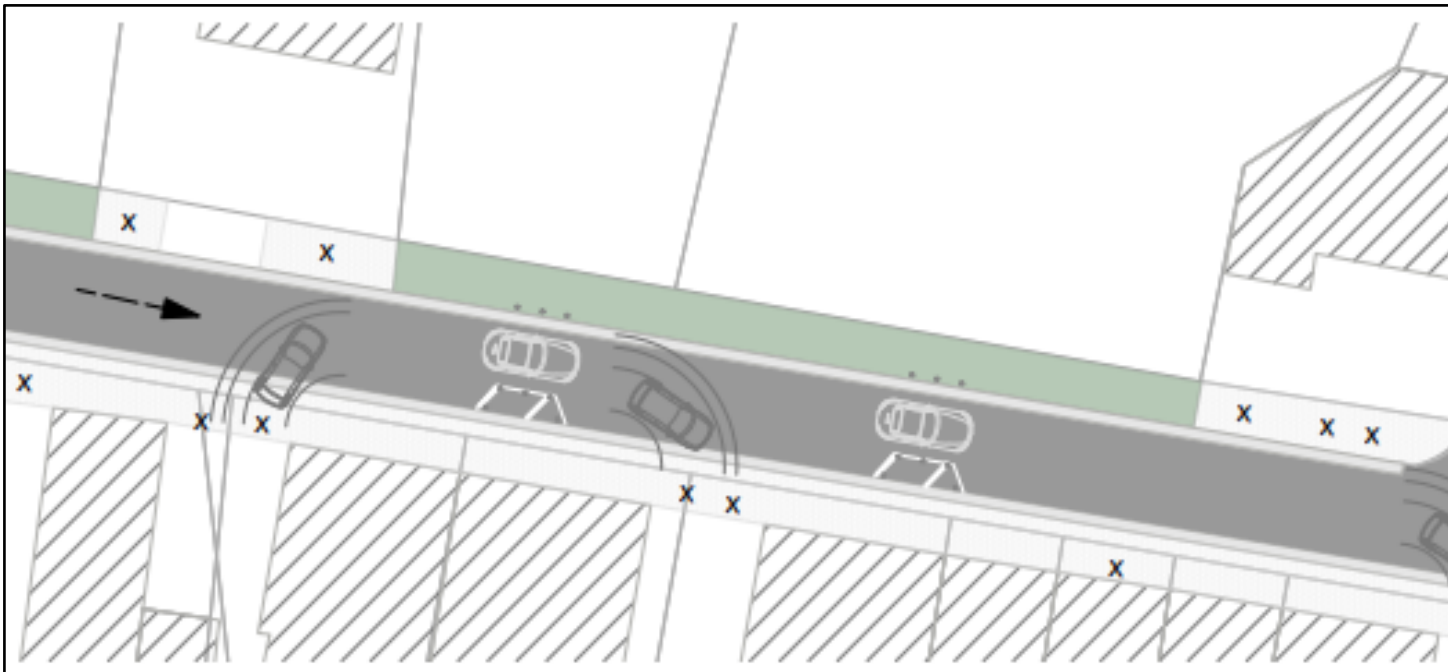
Aanpassing:

KT: Door **wegversmallingen** te plaatsen (rekening houdende met opritten) **sluit het wegbeeld beter aan bij 30km/u**.

LT: Herinrichting naar een smallere weg.



Kapellestraat

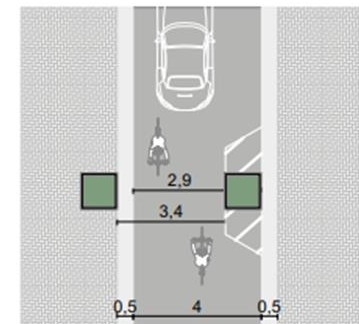
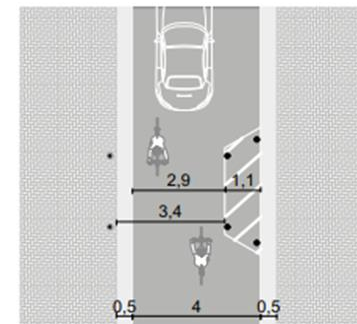
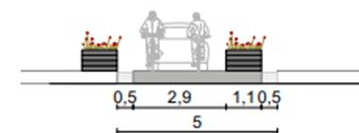
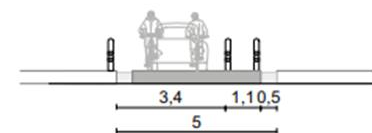


Plaatsen van wegversmalling ter hoogte van huisnummers 68-70 en 72-74.

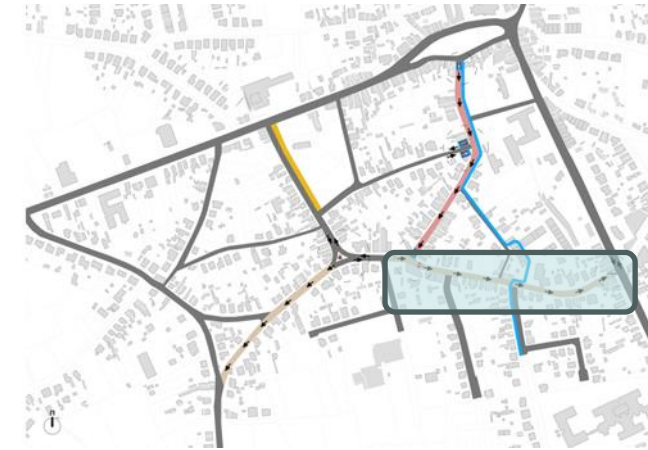
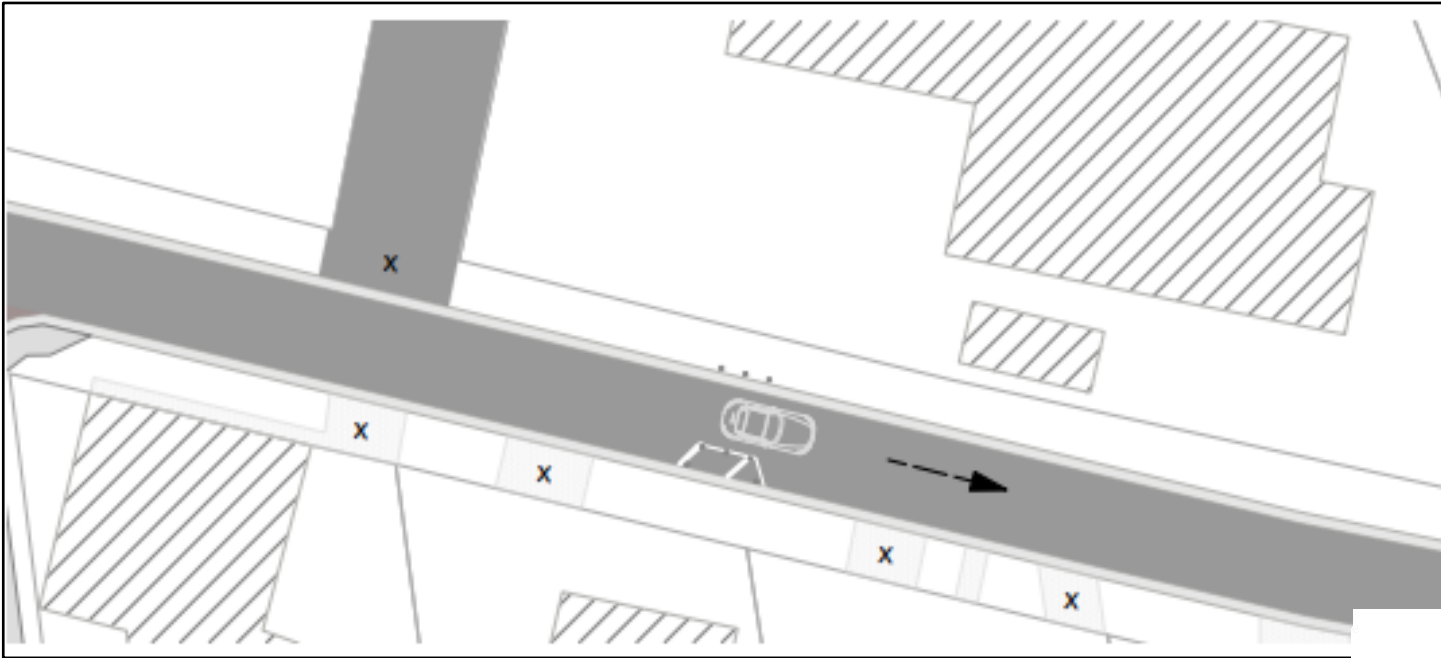
Door fietsers 'centraal' te plaatsen op de weg ter hoogte van de versmallingen, wordt er telkens op gewezen dat de snelheid in de straat lager ligt. Voetgangers kunnen gebruikmaken van de berm/ het voetpad.

LEGENDE

- bestaand voetpad
- bestaande wegenis
- publiek
- x inrit woning

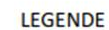


Kapellestraat

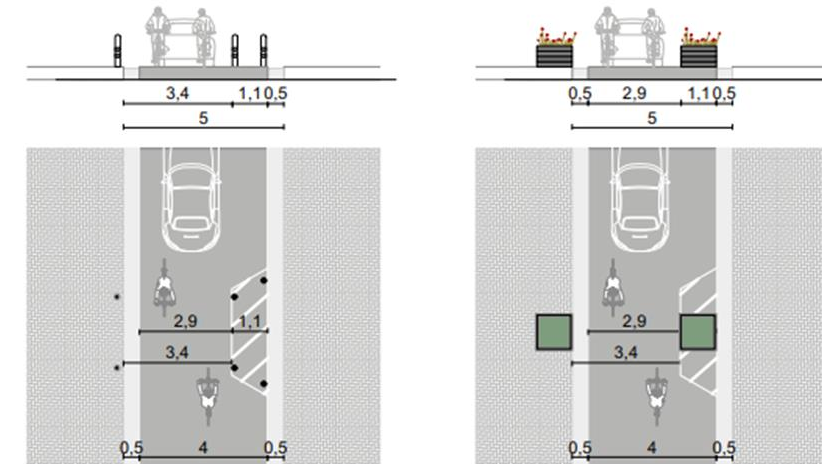


Plaatsen van wegversmalling ter hoogte van huisnummer 86

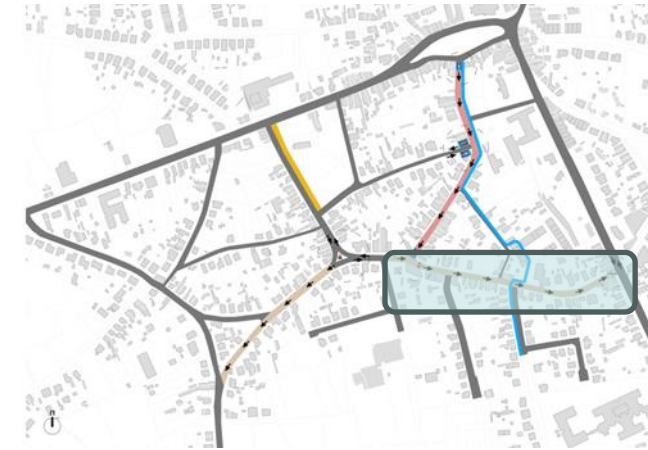
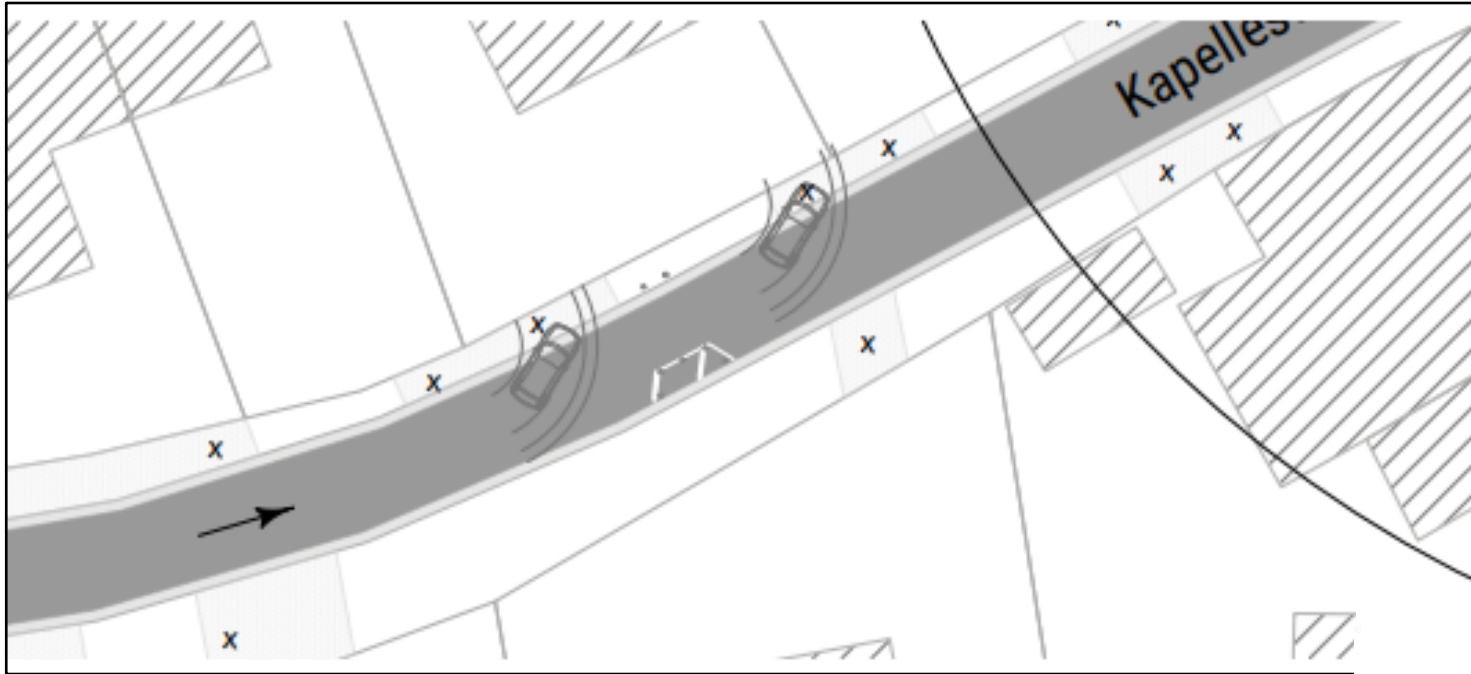
Door fietsers 'centraal' te plaatsen op de weg ter hoogte van de versmallingen, wordt er telkens op gewezen dat de snelheid in de straat lager ligt. Voetgangers kunnen gebruikmaken van de berm/ het voetpad.



-  bestaand voetpad
 bestaande wegenis
 publiek
 inrit woning



Kapellestraat

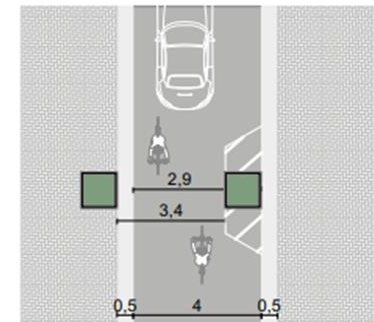
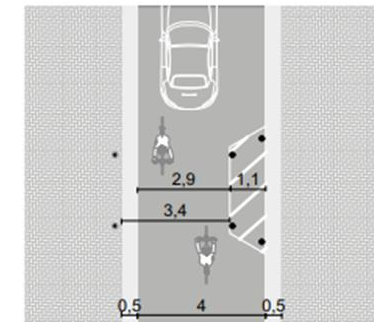
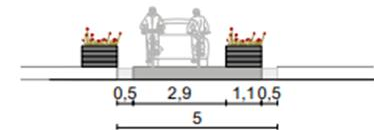
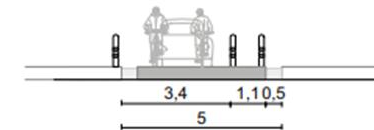


Plaatsen van wegversmalling ter hoogte van huisnummer 100

Door fietsers 'centraal' te plaatsen op de weg ter hoogte van de versmallingen, wordt er telkens op gewezen dat de snelheid in de straat lager ligt. Voetgangers kunnen gebruikmaken van de berm/ het voetpad.

LEGENDE

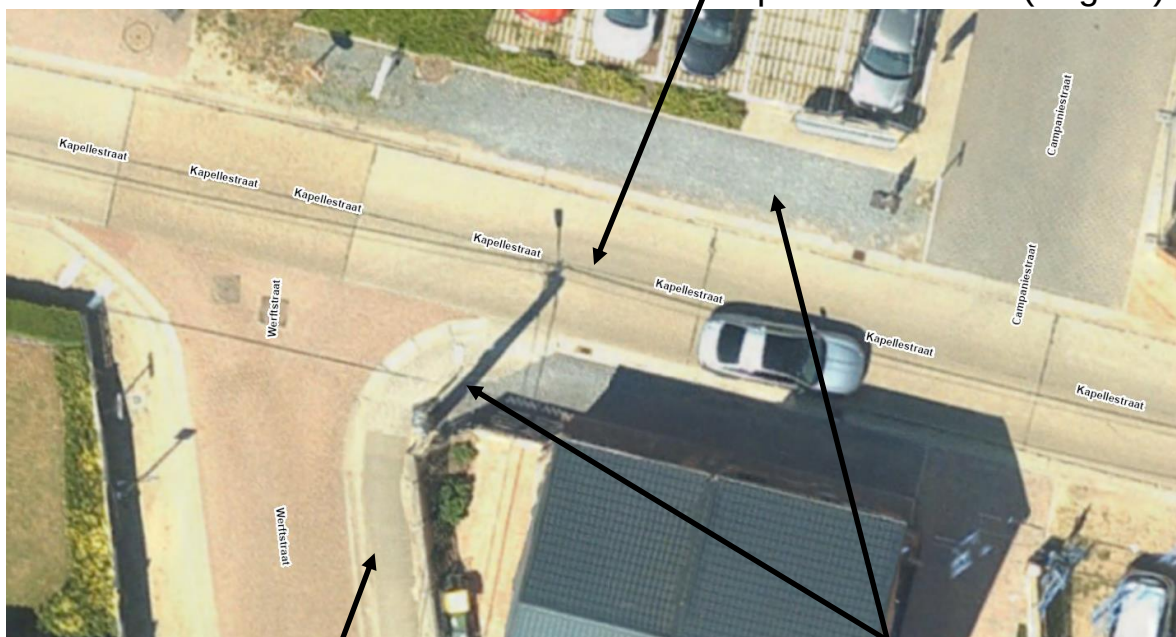
-  bestaand voetpad
-  bestaande wegenis
-  publiek
-  inrit woning



Kapellestraat

Verleden: Langsheen Werftstraat is een strook aangelegd voor voetgangers/ rolstoelen. Deze is helemaal stukgereden. Verder is er tot nog toe geen aandacht geschonken aan het oversteken van de Kapellestraat met een rolstoel.

Aanpassing: kleine ingrepen aan de stoep en het aanleggen van een zebrapad maken het traject van het WZC De Winde richting de kern van Veerle aantrekkelijker en veiliger voor voetgangers en rolstoelgebruikers.



Niets geeft aan dat hier meer kans is op overstekende (tragere) voetgangers

Voetpad in slechte staat

Niet-rolstoelvriendelijke overgang tussen wegen. (losliggende kiezels)

LEGENDE
■ bestaande wegenis
..... rolstoeltoegankelijk

kiezels wegnemen en vervangen door klinkers
zebrapad voorzien of verhoogd
kiezels wegnemen en vervangen door klinkers



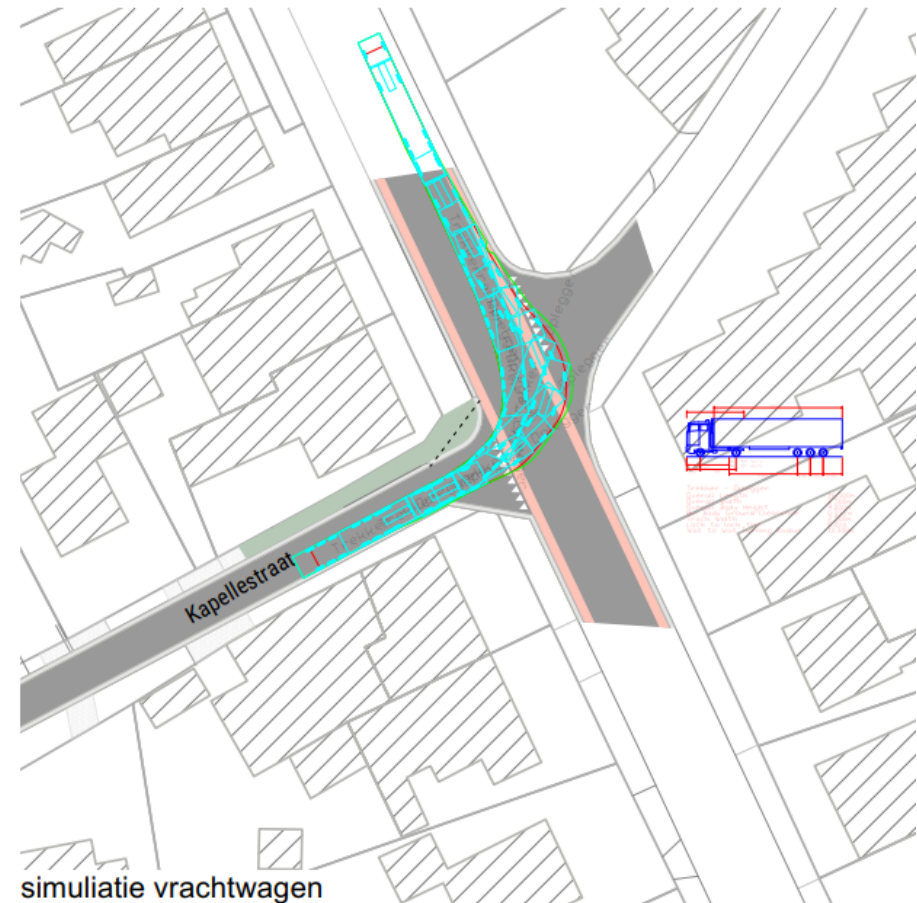
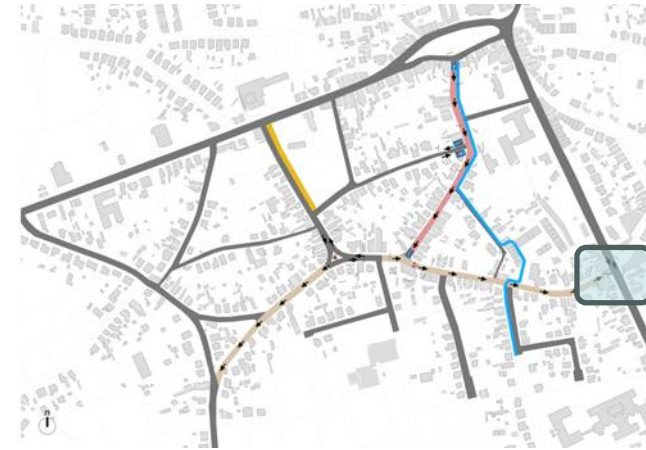
1-500



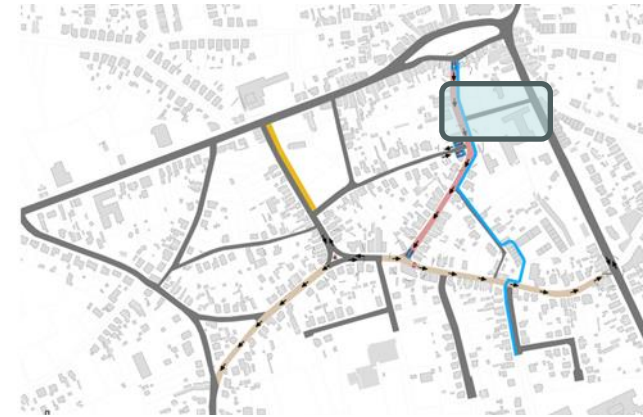
Kruispunt Kapellestraat x Diestse Baan

Verleden: Het feit dat de Kapellestraat enkelrichting is geworden werd aangegeven met (mobiele) bebording. Deze wordt soms genegeerd (en zelfs verzet).

Aanpassing: de verbreding in de hoek van het kruispunt aan de zijde van de kern wordt weggewerkt (rechtgetrokken). Zo wordt het feit dat het de Kapellestraat enkelrichting is ook visueel ondersteund.



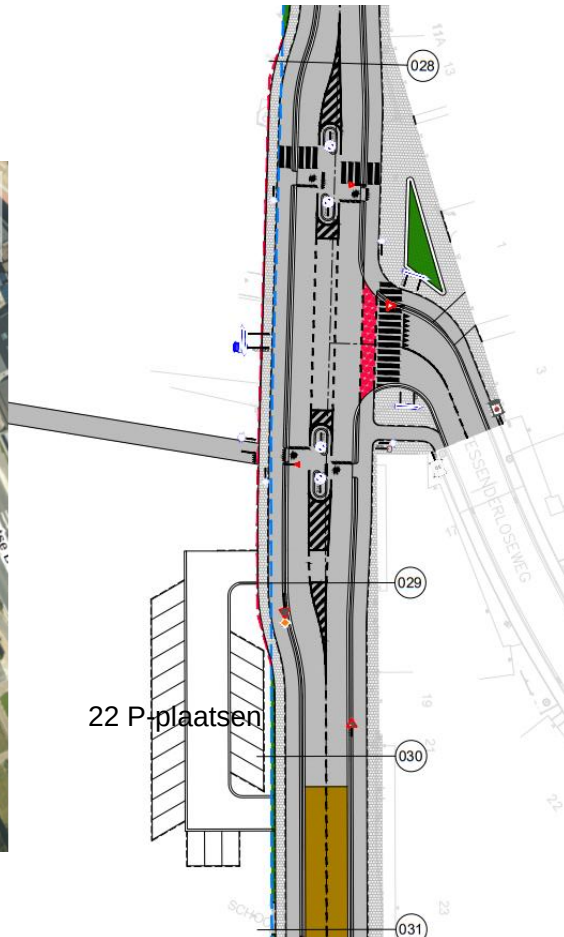
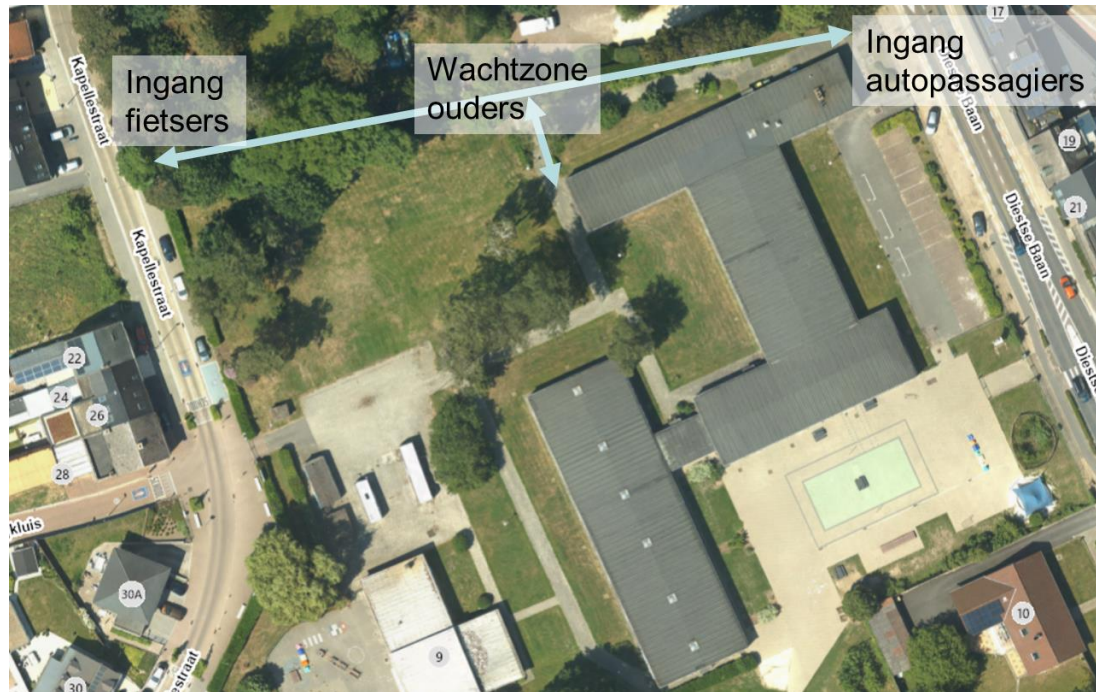
GO De Wissel



Verleden: Dit deel van de Kapellestraat werd omgevormd tot fietsstraat. Er blijft veel autoverkeer gebruik maken van deze straat (o.a. van en naar GO De Wissel en De Wijngaard). Dit leidt tot drukke situaties.

Aanpassing: GO De Wissel onderzoekt de mogelijkheid om een trage weg te creëren die de Kapellestraat met de parking thv de Diestse Baan verbindt. De bedoeling is dat centraal langs die verbinding een wachtzone voor ouders komt.

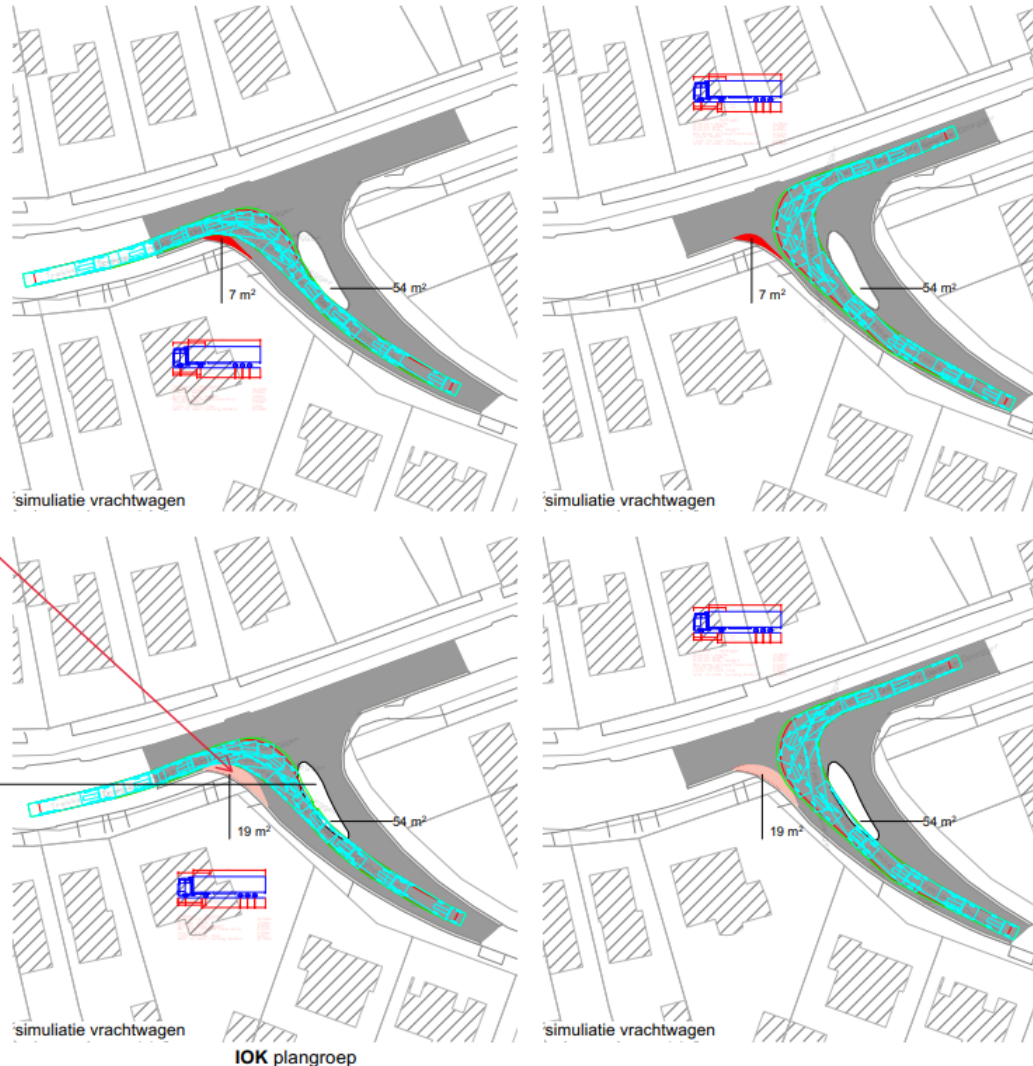
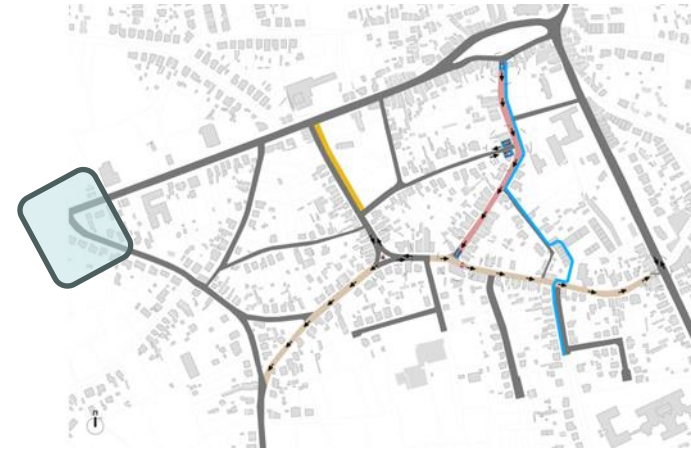
Door ouders aan de parking aan de zijde Diestse Baan te laten parkeren, worden fietsers en ouders zoveel mogelijk gescheiden, wat het aantrekkelijker en veiliger maakt om met de fiets naar school te komen.



Uitsnede plan AWW werken Diestse Baan

Kruispunt Kruisstraat x Oude Geelsebaan

Kruispunt
Oude Geelsebaan/Kruisstraat
Korte termijn



Verleden: afslaand verkeer richting Kruisstraat snijdt de bocht af (soms aan onaangepaste snelheden). Een middeneiland in de Kruisstraat scheidt het verkeer van en naar het kruispunt.

Aanpassing: Een uitstulping op de hoek van de Kruisstraat en de Oude Geelsebaan zorgt ervoor dat de bocht nog genomen kan worden, maar het afsnijden van de bocht ontmoedigd wordt.

Om ervoor te zorgen dat ook vrachtwagens in alle richtingen de bocht kunnen blijven nemen, wordt het middeneiland deels overrijdbaar gemaakt. Door een juiste materiaalkeuze wordt voorkomen dat alsnog de bocht via het middeneiland wordt afgesneden (bvb printbeton, kasseien, ...).

Trajectcontrole verderop in de Lakstraat moet bijkomend helpen snelheid onder controle te brengen.



1-1000

Proefopstelling

Vanaf wanneer?: 02/07/2025

Evaluatie: najaar 2025

Vragen