



03 ~ Project heraanleg Marktpllein - Mechelseweg

09 ~ Project schoolomgeving Sint-Theresiacollege

13 ~ Project schoolomgeving De Kiem

Mobiliteitseditie



Kapelle-op-den-Bos zet met mobiliteitsplan in op meer verkeersveiligheid

In de omgevingsanalyse van 2018, waarbij de inwoners van Kapelle-op-den-Bos werden bevraagd over verschillende beleidsthema's, kwam een betere (fiets)veiligheid als een van de grote werkpunten naar voor. Het lokaal bestuur nam het thema veilige mobiliteit dan ook op in het meerjarenplan als een absolute topprioriteit.

Er werden verscheidene projectgebieden gedefinieerd: kleinere zones waar de eigen gemeentelijke diensten gewenste verbeteringen kunnen uitvoeren en de grotere gebieden waar de expertise van studie bureaus nodig is om tot bevredigende, goed functionerende oplossingen te komen.

Het lokaal bestuur Kapelle-op-den-Bos stelde in december 2019 een studie bureau aan om een mobiliteitsplan op te stellen. In de loop van 2020 werden de grote verkeersknelpunten in kaart gebracht en werden voorstellen tot herinrichting van elk individueel knelpunt uitgetekend. Kleine aanpassingen werden reeds uitgevoerd door de gemeentelijke diensten, zoals bijvoorbeeld de (gedeeltelijke) heraanleg en het verbeteren van op- en afritten van een aantal fietspaden.

Ook enkele kruispunten werden reeds door de gemeentelijke diensten aangepast:

- Hombeekseweg – Mechelseweg
- Vaartstraat – Vaartdijk
- Hogerheistraat – Oudstrijdersstraat
- Bormstraat – Leireke

In het mobiliteitsplan werden drie grote deelgebieden gedefinieerd, nl. de schoolomgeving van het Sint-Theresiacollege (STK), de schoolomgeving van vrije basisschool De Kiem en het dorpscentrum.

Het lokaal bestuur zocht samen met het studie bureau, de schoolbesturen, de fietsersbond, de politiezone KLM, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en alle politieke fracties naar de best mogelijke oplossingen die de verkeersveiligheid in deze deelgebieden ten goede zouden komen.

Na de onderzoeksfase maakte het lokaal bestuur de bevindingen en voorstellen van het studie bureau bekend via het gemeentelijk participatieplatform kappellespreekt.be en kregen geïnteresseerde burgers de kans om hun mening, vragen, opmerkingen, suggesties over de plannen kenbaar te maken (online of via de specifieke brievenbussen).

Eind januari en half februari gaven de studie bureaus, omwille van COVID-19 via livestreams, uitleg bij hun uitgewerkte voorstellen en in tweede instantie bij de aanpassingen die ze op basis van de burgerreacties nog aanbrachten.

In deze infokatern vind je een overzicht van de uitgewerkte voorstellen per deelgebied.

Je kan al deze informatie ook nog steeds raadplegen via het gemeentelijk participatieplatform www.kappellespreekt.be: de plannen, de tijdslijn, de veelgestelde vragen, enz. Van zodra de definitieve plannen beschikbaar zijn, worden ze eveneens op het participatieplatform gepubliceerd.

Het lokaal bestuur wil de mobiliteitsaanpassingen en de andere wegenisprojecten gefaseerd uitvoeren tegen eind 2023. Prijskaartje van de werken incl. BTW: € 2.358.000 voor de heraanleg Marktplein-Mechelseweg, € 867.000 voor de aanpassingen in de schoolomgevingen en € 300.000 voor de tunnel en het fietspad in de Oudemanstraat.

Project heraanleg

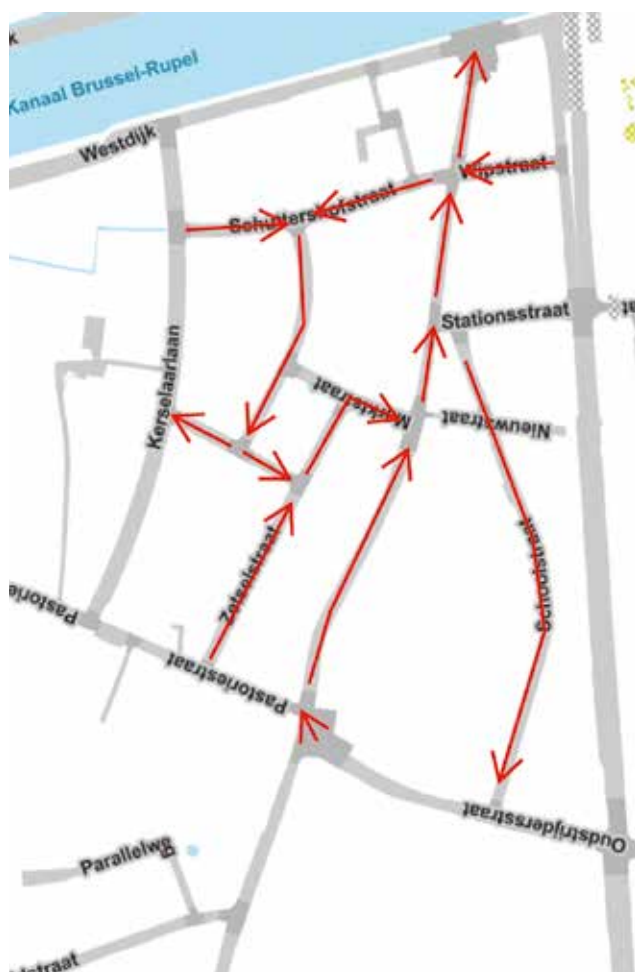
Marktpluin – Mechelseweg

Het lokaal bestuur investeert in een veilig dorpshart waar het aangenaam is om te vertoeven. De auto blijft welkom in het centrum maar krijgt een ondergeschikte plaats in het geheel. Voetgangers en fietsers krijgen voorrang in het autoluwe centrum.

Duurzame verplaatsingen hebben vele voordelen en verdienen dan ook extra aandacht zodat ook bv. jonge weggebruikers zich veilig kunnen voelen op weg naar school, hobby's,...

Snelheidszones

In het centrum wordt een snelheidslimiet van 30 km/u ingevoerd, deze zone 30 is op de kaart aangeduid met een groene kleur. De straten met een maximum snelheid van 50 km/u zijn aangeduid met een paarse lijn. De Hoogveldweg en Hombeekseweg hebben op het gedeelte buiten de bebouwde kom een snelheidslimiet van 70 km/u.



Eenrichtingsverkeer

Om de leefbaarheid in het centrum te verhogen wordt enerzijds een verlaagde snelheid (max. 30 km/u) en anderzijds eenrichtingsverkeer in diverse straten ingevoerd. Zo wordt een lagere snelheid afgedwongen en krijgt de zachte weggebruiker meer bewegingsruimte. Door het invoeren van eenrichtingsverkeer wordt doorgaand en sluipverkeer uit het centrum geweerd.

Om het centrum vlot te bereiken en te verlaten, wordt het gemotoriseerd verkeer via lussen in en uit het centrum geleid. Voorbeelden hiervan zijn:

- Oudstrijdersstraat – Mechelseweg – Stationsstraat
- Kerselaarlan – Schuttershofstraat – René Swaelusstraat – Marktpluin – Otto De Maeyerstraat
- Stationsstraat – Mechelseweg – Schuttershofstraat – René Swaelusstraat – Marktpluin – Marktstraat – Mechelseweg – Stationsstraat
- Pastoriestraat – Mechelseweg – Westdijk





Fietsstraten

De plaats van fietsers op de rijbaan wordt veiliger gemaakt door in de schoolomgevingen en op de belangrijkste aanrijroutes een zone van fietsstraten in te richten. Het inhalen van fietsers door gemotoriseerd verkeer is daar immers niet toegestaan.



Plannen opwaardering Marktplaats - Mechelseweg

De Mechelseweg wordt heraangelegd samen met het plein aan de kerk, het plein aan De Kei en een gedeelte van het plein aan het kanaal.

Ook het Marktplaats krijgt een herindeling met een groenzone/park waar verblijven en beleven voorop staan. De parking blijft behouden maar krijgt een efficiëntere opdeling.

Belangrijkste aandachtspunten:

- Plaatselijk opvangen en infiltreren van regenwater.
- Ruimte voorzien voor horecaterrassen.
- Pleinen aantrekkelijker en groener maken door aanplantingen zodat het een aangename ontmoetings-/belevingsplek wordt voor het publiek.
- Creëren van verschillende functionaliteiten op het Marktplaats waarbij de parking beschikbaar blijft.
- Een luifel voorzien voor evenementen.
- Verplaatsen locatie wekelijkse markt naar de Mechelseweg (tussen Kerk en Marktstraat).
- Fietsenstalling met ruime parkeerplaatsen voorzien.
- Een eenvormige verharding voorzien in betonstraatstenen, zonder hoogteverschillen.
- Invoeren van eenrichtingsverkeer van de kerk naar de Pastoriestraat.

Kruispunt Stationsstraat - Brug - Kuiermansstraat

De fiets- en voetgangersvoorzieningen aan beide zijden van de brug over het kanaal worden gescheiden.

Om fietsers veilig over het kruispunt te loodsen, worden er extra verkeerslichten en markeringen aangebracht. Kinderen tot 10 jaar mogen het voetpad gebruiken om te fietsen aan de zijde van Willebroek, anders moet je te voet (met je fiets aan de hand) de brug oversteken.

Kruispunt Hoogveldweg - Mechelseweg - Londerzeelseweg

Momenteel krijgen bestuurders komende uit de Mechelseweg gelijktijdig groen licht met overstekende fietsers. Er wordt een aangepaste verkeerslichtenregeling uitgewerkt zodat fietsers voorrang krijgen.





Conceptuele benadering

Kom lokaal boodschappen doen te voet of met de fiets (of de auto), rust even uit met een drankje erbij in een plaatselijke horecazaak of sluit het shoppen af met een heerlijk ijsje of taartje op één van de nieuwe groene pleintjes! Klinkt goed, toch?

Het bestuur voorziet de nodige vuilbakken en het groenonderhoud. Houden jullie, samen met ons, het dorpshart mooi en proper?

Er wordt een monument geplaatst in het park ter herdenking van de asbestslachtoffers.

Er wordt ook plaats gemaakt voor een digitaal LED – informatiebord.

De werken zullen vermoedelijk starten begin 2022 en zullen gefaseerd uitgevoerd worden zodanig dat de lokale handelszaken bereikbaar blijven. In optimale omstandigheden wordt het project in de lente van 2023 ingehuldigd.

Vrachtroutenetwerk: Vrachtwagen op je plaats!



Iedereen stoot er zich wel eens aan: wat doet die vrachtwagen in deze kleine straat?

In samenwerking met de politiezone KLM en de buurgemeentes Londerzeel en Meise werd een grensoverschrijdend zoneplan opgemaakt met routes voor lokaal en doorgaand vrachtverkeer. Vrachtwagens mogen alleen in de zone voor lokaal vrachtverkeer (aangeduid op de kaart binnen de rode lijn) rijden als ze in de zone moeten laden en/of lossen (of indien het bedrijf er gevestigd is). Anders dienen zij de aangewezen routes voor doorgaand vrachtverkeer te volgen (aangeduid op de kaart met een groene lijn).

Enkele cijfers

Tegen 19 april 2021 wil het lokaal bestuur Kapelle-op-den-Bos op ongeveer 130 locaties in totaal een 400-tal verkeersborden plaatsen, zodat de politie vanaf dan kan optreden tegen het sluipverkeer van vrachtwagens.



Veelgestelde vragen

Waarom eenrichtingsverkeer in het centrum?

Het centrum wordt gekenmerkt door smalle (winkel)straten met smalle voetpaden. Deze voetpaden zijn niet langer aangepast aan de huidige comfortstandaarden en zijn te smal voor gebruikers van kinderwagens of rolstoelen. Door het invoeren van eenrichtingsverkeer komt enerzijds meer ruimte vrij voor voldoende parkeerplaatsen en meer groen en is anderzijds een vlottere verkeerscirculatie mogelijk. Er worden lussen gecreëerd om een centrale parking te bereiken.

Op basis van burgerreacties werd de Wipstraat toegevoegd aan het stratenlijstje met eenrichtingsverkeer en is de enkele rijrichting in de Otto de Maeyerstraat en het eerste deel van de Schuttershofstraat gewijzigd om een extra lus te kunnen maken.

Waarom fietsstraten in het centrum?

Zachte weggebruikers krijgen in het centrum extra bescherming en meer ruimte op de openbare weg, vnl. in de schoolomgeving en op drukke plaatsen, door middel van fietsstraten. Gemotoriseerd verkeer blijft verplicht achter de fietsers, zo worden conflicten vermeden bij het inhalen.

Flankerende maatregelen

Dat zijn alle niet-infrastructurele maatregelen die het effect van duurzame infrastructuurle maatregelen ondersteunen. Om een lagere snelheid af te dwingen in het centrum wordt bekeken waar bijkomende flankerende maatregelen kunnen toegepast worden in de straten waar er geen heraanleg is voorzien in dit mobiliteitsplan: aanbrengen van verkeersremmers, asverschuivingen, plantenbakken, plantvakken, enz. Het lokaal bestuur blijft immers ook in de toekomst investeren in het openbaar domein.

Waarom een uitbreiding van de zone 30 in het centrum?

Het lokaal bestuur investeert in een veilig dorpshart waar het aangenaam is om te vertoeven. De auto blijft welkom in het centrum maar krijgt een ondergeschikte plaats in het geheel. Voetgangers en fietsers krijgen voorrang in het autoluwe centrum.

Duurzame verplaatsingen hebben vele voordelen en verdienen dan ook extra aandacht zodat ook bv. jonge weggebruikers zich veilig kunnen voelen op weg naar school, hobby's,...



(afbeelding veiligverkeer.be)

De impact van snelheid bij ongevallen valt niet te overschatten. Deze afbeelding toont de stopafstanden bij verschillende snelheden. Er werd daarom gekozen voor een snelheidsbeperking van 30 km/u in de schoolomgevingen en in wijken waar leefbaarheid voorop staat.

Op basis van burgerreacties valt het gedeelte van de Mechelseweg vanaf het kruispunt met de Hoogveldweg tot aan het kruispunt met de Kamboseweg buiten de zone 30 aangezien hier voldoende fietsinfrastructuur aanwezig is.

Snelheidszones

Er worden verschillende snelheidszones voorzien in het plan: zones 30, straten met een snelheidslimiet van 50 km/uur, straten met een snelheidslimiet van 70 km/uur (de Hoogveldweg (gedeelte buiten de bebouwde kom) en de Hombeekseweg (gedeelte buiten de bebouwde kom)).

Blijven de handelaars goed bereikbaar?

In het ontwerp van de Mechelseweg zijn evenveel parkeerplaatsen voorzien als er vandaag ter beschikking zijn. Er wordt onderzocht of de zone kort parkeren (met een parkeerschijf) in de Mechelseweg kan uitgebreid worden richting Westdijk en/of in de omliggende straten. Er worden 66 kort-parkeerplaatsen voorzien in het ontwerp. Geen parkeerplaats gevonden in de Mechelseweg? 100 meter verderop kan je terecht op:

- parking Marktplein;
- parking achter de Sint-Jozefkring;
- en parking K. Muyldermanslaan.

Kom je met de fiets, dan heb je geen parkeerproblemen.

Wordt het niet te druk in de Oudstrijdersstraat?

Aangezien het niet meer mogelijk zal zijn om vanuit de Pastoriestraat richting kerk te rijden, zal de verkeersdruk een heel stuk minder zijn. In het net opgestarte ruimtelijk uitvoeringsplan 'Hoogveldweg' wordt nagedacht over bijkomende mogelijkheden om de scholen op een veilige manier bereikbaar te maken.

Hoeveel parkeerruimte wordt er voorzien in het centrum?

Het aantal parkeerplaatsen in het centrum blijft behouden, al wordt er hier en daar wat geschoven. De parkeerruimte op het Marktplein krijgt een efficiëntere indeling waardoor de parkeeroppervlakte beter benut wordt. Het zal ook niet langer mogelijk zijn om in de straten langsheen het Marktplein te parkeren maar dit wordt gecompenseerd door extra parkeermogelijkheden in de aanliggende straten zoals bv. de Zetselstraat en de René Swaelusstraat. Beide straten worden niet heraangelegd maar krijgen wel gemarkeerde parkeervakken om de parkeerruimte zo optimaal mogelijk te benutten.

Waarom verhuist de wekelijkse markt naar de Mechelseweg?

De komende maanden wordt onderzocht welke de voor- en nadelen zijn van het verplaatsen van de wekelijkse markt naar de Mechelseweg. De wekelijkse markt zou dan plaatsvinden in de Mechelseweg tussen de kerk en de Marktstraat en indien nodig ook in een klein stukje van de Pastoriestraat (tot aan de parking van de bibliotheek).



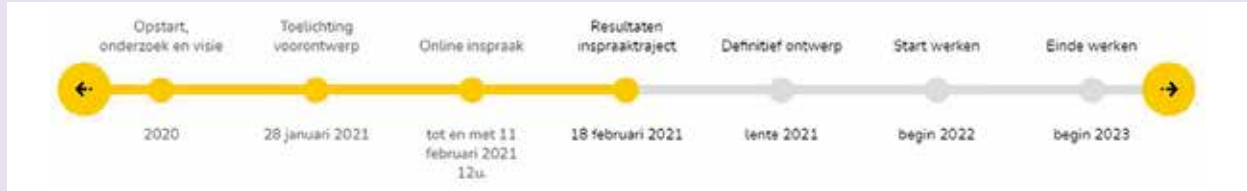
Het lokaal bestuur ziet deze twee voordelen:

- Momenteel is er tijdens de wekelijkse markt onvoldoende parkeerruimte in de directe omgeving en wordt er vaak foutief geparkeerd waardoor de doorgangruimte voor bv. de hulpdiensten beperkt wordt. Door de verhuis zouden er voldoende parkeerplaatsen (op 100 meter van de markt zelf) beschikbaar zijn op het Marktplein en op de parking aan de bibliotheek Pastoriestraat. Het Marktplein blijft bereikbaar via de Pastoriestraat, Stationstraat-Schuttershofstraat en Kerselaarlaan. De toegang via de Oudstrijdersstraat wordt wel afgesloten tijdens de markt.
- De nieuwe locatie kan een synergie betekenen waarbij de lokale winkeliers en de wekelijkse markt elkaar kunnen versterken en de winkelstraat opnieuw een centrale en levendige handelskern wordt voor klanten en bezoekers. Ook de horeca en de groene pleintjes kunnen bijdragen aan een prettige winkelervaring (of daguitstap). Vergeet zeker de winkels en horeca net buiten de marktzone niet!



Wanneer worden de aanpassingen uitgevoerd?

De komende maanden wordt het definitief ontwerp gefinaliseerd. Wellicht starten deze gefaseerde werken in de Mechelseweg begin 2022, vervolgens komt het Marktpllein aan de beurt om begin 2023 het project te kunnen afronden. De invoering van de nieuwe circulatie zal afgestemd worden op de heraanleg van de Mechelseweg en het Marktpllein zodat het centrum voldoende bereikbaar blijft tijdens de werken.



Laden en lossen in de Mechelseweg?

Waar mogelijk wordt een losplaats voorzien. Indien er geen losruimte beschikbaar is, zal de leverancier op de straat moeten lossen, zo dicht mogelijk bij de straatrand zodat doorgaand verkeer zo weinig en zo kort mogelijk gehinderd wordt. Voetgangers moeten in de zone 30 dan mogelijks de straat oversteken.

Wat bij werken in het centrum?

Met de invoering van eenrichtingsverkeer bestaat de kans dat er tijdelijk geen doorgaand verkeer mogelijk is tijdens werken. Indien noodzakelijk kan in overleg met de politie een tijdelijke aanpassing van de circulatie ingevoerd worden.

Waarom zijn er minder groenvoorzieningen richting kanaal?

In de Mechelseweg (gedeelte vanaf de Marktstraat tot aan het kanaal) is de beschikbare straatbreedte helaas onvoldoende om te voorzien in voetpaden, parkeerplaatsen én groenvoorzieningen. Om de bereikbaarheid van de winkelstraat met de wagen te bevorderen werd hier geopteerd voor parkeerplaatsen i.p.v. groenvoorzieningen.

Ontsluiting zone K. Muyldermanslaan – Westdijk

De zone K. Muyldermanslaan-Westdijk richting Mechelen wordt ontsloten via het centrum. Gelet op de beperkte breedte van de Mechelseweg in het gedeelte tussen de Stationstraat en de Schuttershofstraat is het niet mogelijk om tweerichtingsverkeer te behouden in combinatie met parkeerruimte en voetpaden. Een ontsluiting via het kruispunt met de brug is helaas geen verkeersveilige oplossing en zou ook voor ongewenst sluipverkeer vanuit Tisselt – Westdijk – K. Muyldermanslaan kunnen zorgen.

Extra afstand door invoering eenrichtingsverkeer

Op sommige verkeerstrajecten zal er inderdaad extra afstand bijkomen, maar dit wordt gecompenseerd door tijdswinst omdat er vlottere doorstroming mogelijk zal zijn. Fietsen zal evenwel, ook in straten met eenrichtingsverkeer, in beide richtingen toegelaten zijn. De wagen inruilen voor de fiets kan voor sommige kleine verplaatsingen dus voordeliger zijn.

Samen voor een veilige schoolomgeving

De ruime omgeving van het STK en de omgeving van de Kiem werden onder de loep genomen, alsook de omgeving in het centrum met 4 scholen op korte afstand van elkaar, gekoppeld aan de herinrichting van de Mechelseweg en het Marktpllein.

Er worden fietsstraten ingericht in de schoolomgevingen waar geen fietspaden zijn.

In fietsstraten mogen de fietsers de volledige breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen. Motorvoertuigen hebben toegang tot fietsstraten. Zij mogen de fietsers evenwel niet inhalen. De snelheid mag in een fietsstraat nooit hoger liggen dan 30 kilometer per uur.

Snelheidsbeleid

De impact van snelheid bij ongevallen valt niet te overschatten. Er werd daarom gekozen voor een snelheidsbeperking van 30 km/u in de schoolomgevingen en in wijken waar leefbaarheid voorop staat.

Project schoolomgeving STK

Zoals gezegd werd in de schoolomgevingen en in wijken waar leefbaarheid voorop staat, geopteerd voor een snelheidsbeperking van 30 km/u.

De grotere wegen behouden grotendeels een snelheidsbeperking van 50 km/u met uitzondering van de aansluiting Molenstraat – Veldstraat waar zich een (fiets)oversteekplaats bevindt naar de Ipsvoordestraat en het gedeelte Oudstrijdersstraat gelegen binnen de schoolomgeving.



Deze kaart laat de schoolomgeving STK zien. In de groene zone geldt een snelheidsbeperking van 30 km/u. De paarse lijnen zijn straten met een snelheidsbeperking van 50 km/u.

Invoering eenrichtingsverkeer

De schoolomgeving wordt gekenmerkt door veel verkeer op de piekmomenten enerzijds en de aanwezigheid van (te) smalle fietspaden anderzijds. Foutparkeerders hinderen en bemoeilijken een vlotte doorstroming wat resulteert in verkeersconflicten en een verhoogd onveiligheidsgevoel bij de zachte weggebruiker. Door het invoeren van eenrichtingsverkeer wordt enerzijds ruimte gecreëerd voor de zachte weggebruiker en wordt anderzijds een vlottere verkeerscirculatie mogelijk.



Er komt een eenrichtingslus Overzetstraat – Veldstraat – Acacialaan. De extra ruimte die vrijkomt wordt ingevuld met langse parkeerstroken in de Overzetstraat en een breed fietspad in de Veldstraat ter hoogte van het STK.

Er is ook een eenrichtingslus J. Hammeneckerstraat – Spoorwegstraat.

In deze (fiets)straten wordt fietsverkeer aangemoedigd omdat dit de veiligste routes zijn naar:

- het centrum
- de Langsweg, via het kruispunt Hovenierstraat/Oudstrijdersstraat dat wordt heraangelegd om de fietser het nodige comfort te geven bij het oversteken.



Deelprojecten

- Herinrichting kruispunten Oudstrijdersstraat met Hovenierstraat en Hoogveldweg

Beide kruispunten worden ingericht met op elkaar afgestemde, 'slimme' verkeerslichten. Als je als fietser vanuit de Spoorwegstraat oversteekt naar de Hovenierstraat en andersom zal het verkeerslicht je detecteren en je zo snel mogelijk groen licht geven.

De rijweg op het kruispunt Oudstrijdersstraat – Hoogveldweg wordt versmald en er wordt een fietspad met opstelvak voorzien zodat je als fietser bij groen licht eerder kan vertrekken dan het gemotoriseerd verkeer dat uit de Oudstrijdersstraat komt. Verderop start in de tunnel dan de fietsstraat. Om de fietsoversteek zo veilig mogelijk te maken, wordt geopteerd voor een verhoogde inrichting.



Kruispunt Oudstrijdersstraat - Verbindingsweg/Hoogveldweg



Kruispunt Oudstrijdersstraat - Hovenierstraat

- Herinrichting kruispunt Acacialaan – Veldstraat

Er wordt een dubbelrichtingfietspad ingericht aan de zijde van het STK waarbij de aangewezen fietsroute naar de J. Hammeneckerstraat benadrukt wordt. De aansluiting op de fietsstraat wordt aangeduid met aangepaste signalisatie op het wegdek.

Om het kruispunt met de Overzetstraat veilig te maken worden de fietsstromen reeds voor het STK gescheiden. Fietzers die de Veldstraat blijven volgen, nemen de fietsoversteek voor het kruispunt. Fietzers die afslaan richting Overzetstraat steken het kruispunt over aan de zijde van de school.

In het project heraanleg Molenstraat-Meiselaan wordt een veilige fietsoversteek voorzien tussen de Veldstraat en de Ipsvoordestraat.



Kruispunt Acacialaan - Veldstraat



Kruispunt Veldstraat - Overzetstraat



Kruispunt Molenstraat - Veldstraat

Veelgestelde vragen

Gestructureerd parkeren in plaats van kiss-and-ride-zones?

In een kiss-and-ride-zone mag je kort stilstaan (niet parkeren) om je passagier(s) in of uit te laten stappen. Vaak worden dergelijke zones toegepast aan de schoolpoort, waar deze op een vlotte manier gebruikt worden. Er stelt zich echter regelmatig een probleem wanneer er bij het einde van de schooldag toch wagens parkeren en voor langere tijd wachten om een passagier op te pikken. Om die reden wordt er in de straten met eenrichtingsverkeer geopteerd voor parkeren aan één of beide zijden van de straat.

Enkele tips:

- Spreek 5 à 10 minuten ná einde schooltijd af (i.p.v. 30 minuten op voorhand te wachten en in de drukte te moeten wegrijden).
- Spreek een oppikplaats af op kleine afstand van de school.

Sensibiliseren van de fietsers

Sensibilisering is belangrijk. Samen met de scholengemeenschap willen we niet alleen de automobilisten, maar ook fietsers wijzen op hun rechten en plichten. Elke weggebruiker draagt een eigen verantwoordelijkheid in het verkeer. Hou rekening met andere weggebruikers en wees hoffelijk. Zo raakt iedereen snel en veilig ter bestemming.

Waarom eenrichtingsverkeer in de schoolomgeving STK?

De schoolomgeving wordt gekenmerkt door veel verkeer op de piekmomenten enerzijds en de aanwezigheid van (te) smalle fietspaden anderzijds. Foutparkeerders hinderen en bemoeilijken een vlotte doorstroming wat resulteert in verkeersconflicten en een verhoogd onveiligheidsgevoel bij de zachte weggebruiker. Door het invoeren van eenrichtingsverkeer wordt enerzijds ruimte gecreëerd voor de zachte weggebruiker en wordt anderzijds een vlottere verkeerscirculatie mogelijk.

Inrichting Overzetstraat?

In deze straat wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd waardoor er ruimte vrijkomt om een parkeerstrook te voorzien aan de ene kant van de straat en fietsinfrastructuur aan de andere kant van de straat.

Inrichting Acacialaan?

De veiligste fietsroutes van en naar het STK worden duidelijk aangegeven. De Acacialaan komt niet voor in dit traject. Behalve het invoeren van eenrichtingsverkeer worden er dan ook geen verdere aanpassingen doorgevoerd. Parkeer- en snelheidsproblemen zullen regelmatig worden geëvalueerd en indien nodig worden bijgestuurd. Er worden snelheidsremmers aangebracht op het kruispunt met de Kuiermansstraat, zodat invoegen vanuit de Acacialaan veiliger verloopt.

Inrichting Hogerheistraat?

Om de Hogerheistraat optimaal te integreren in het mobiliteitsplan is een totale heraanleg nodig, hetgeen niet voorzien is op korte termijn. Op lange termijn zal er evenwel een ontwerper aangesteld worden om de Hogerheistraat als een volwaardig wegenisproject aan te pakken, waarvan verkeersveiligheid een belangrijk onderdeel zal zijn. Flankerende maatregelen zijn wel mogelijk op korte termijn. Dat zijn alle niet-infrastructurele maatregelen die het effect van duurzame infrastructuur maatregelen ondersteunen. Om een lagere snelheid af te dwingen wordt bekeken waar bijkomende flankerende maatregelen kunnen toegepast worden in de straten waar er geen heraanleg is voorzien in dit mobiliteitsplan: aanbrengen van verkeersremmers, asverschuivingen, plantenbakken, plantvakken, enz. Het lokaal bestuur blijft immers ook in de toekomst investeren in het openbaar domein.

Wordt het niet te druk in de Veldstraat?

Door alle maatregelen en aanpassingen zal er voldoende spreiding en structuur zijn om het verkeer vlot en veilig te later verlopen en de verkeersdruk aan de school te verminderen. De verkeersimpact zal regelmatig worden geëvalueerd.

Vrachtroutenwerk

Er wordt regelmatig sluipvrachtverkeer vastgesteld in de schoolomgeving. Met de invoering van het vrachtroutenwerk, dat in overleg met de politiezone KLM en de buurgemeenten Meise en Londerzeel werd opgesteld om vrachtverkeer uit de woonkernen te weren, kan de politie efficiënter optreden en verbaliseren.



Waarom fietsstraten in schoolomgeving STK?

Zachte weggebruikers krijgen extra bescherming en meer ruimte op de openbare weg, vnl. in de schoolomgeving waar geen fietspaden zijn en op drukke plaatsen, door middel van fietsstraten. Gemotoriseerd verkeer blijft verplicht achter de fietsers, zo worden conflicten bij het inhalen vermeden. De Hovenierstraat, de Spoorwegstraat, de Jan Hammeneckerstraat en een gedeelte van de Oudstrijdersstraat worden fietsstraten.



Waarom uitbreiding zone 30 in de schoolomgeving STK?

Het lokaal bestuur investeert in een veilig dorps-hart waar het aangenaam is om te vertoeven. De auto blijft welkom in het centrum maar krijgt een ondergeschikte plaats in het geheel. Voetgangers en fietsers krijgen voorrang in het autoluwe centrum.

Duurzame verplaatsingen hebben vele voordelen en verdienen dan ook extra aandacht zodat ook bv. jonge weggebruikers zich veilig kunnen voelen op weg naar school, hobby's,...

Bushalte ter hoogte van de school?

Momenteel passeert de lijnbus het STK om halt te houden aan het kruispunt met de Acacialaan. Er werd geopteerd om een ruime, afgeschermd bus-halte in te richten ter hoogte van de school(poort). Om verkeersconflicten met fietsers op dat punt te vermijden wordt één centrale oversteekplaats voor voetgangers voorzien.

Achterliggend verkeer zal moeten stoppen wanneer de lijnbus passagiers laat op- of afstappen aan de nieuwe schoolhalte, want de bus zal stoppen op de rijbaan.

Flankerende maatregelen

Dat zijn alle niet-infrastructurele maatregelen die het effect van duurzame infrastructuurle maatregelen ondersteunen. Om een lagere snelheid af te dwingen in de schoolomgeving wordt bekeken waar bijkomende flankerende maatregelen kunnen toegepast worden in de straten waar er geen heeraanleg is voorzien in dit mobiliteitsplan: aanbrengen van verkeersremmers, asverschuivingen, plantenbakken, plantvakken, enz. Het lokaal bestuur blijft immers ook in de toekomst investeren in het openbaar domein.

In dit kader werd de aansluiting van het fietspad op het kruispunt Hogerheistraat – Oudstrijdersstraat al heraangelegd.

Wat zijn de aanbevolen fietsroutes in de schoolomgeving STK?

Met de aanleg van betere fietsvoorzieningen, het invoeren van eenrichtingsverkeer en zones met fietsstraten willen we fietsers motiveren om voor de veiligste routes te kiezen en daarvoor enkele meters extra te fietsen naar bv. de Langsweg/Hovenierstraat en daarop aansluitend de Spoorwegstraat en de J. Hammeneckerstraat. Het kruispunt Hovenierstraat-Oudstrijdersstraat wordt heraangelegd zodat fietsers een veilige oversteek kunnen maken.

Fiets je naar het centrum? Volg dan de route Spoorwegstraat via de voetgangerstunnel onder de spoorlijn en gebruik op de Verbindingsweg de oversteekplaats naar de Nieuwstraat.

Wanneer worden de aanpassingen uitgevoerd?

De komende maanden wordt verder gewerkt aan het definitief ontwerp. Volgens de huidige planning wordt begin 2022 gestart met het kruispunt Hovenierstraat-Oudstrijdersstraat. De aanleg van de onmiddellijke omgeving van het STK wordt uitgevoerd nadat de werken in de Molenstraat en de Kuiermansstraat zijn afgerond in 2023. Vanaf dan wordt eenrichtingsverkeer in de schoolomgeving STK ingevoerd. De fietsstratenzone wordt al in april 2021 ingevoerd, na de voorziene herasfalteringen.



Project schoolomgeving de Kiem

De omgeving wordt gekenmerkt door straten met een beperkte breedte met tweerichtingsverkeer en door sluipverkeer vanuit de Kleine Heide naar de Hombeekseweg. Aangezien er in deze schoolomgeving ook een woonwijk aanwezig is, wordt ervoor geopteerd om de zone met een snelheidsbeperking van 30 km/u uit te breiden.

Doorgaand verkeer van de Mechelseweg wordt door de invoering van eenrichtingsrichting sneller afgeleid naar de Hombeekseweg via het reeds heraangelegde kruispunt Mechelseweg/Hombeekseweg.

Doorgaand vrachtverkeer dient een aangepaste vrachtroute te volgen, aangeduid met de nodige signalisatie.

In de Mechelseweg wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd vanaf de Baanveldstraat tot aan de Kleine Heide.

Hierdoor zal dat gedeelte van de Mechelseweg voornamelijk gebruikt worden door plaatselijk verkeer en zal zo ook het sluipverkeer in de directe schoolomgeving komende vanuit de Kleine Heide vermeden worden.

Het reeds bestaande eenrichtingsverkeer rond de school blijft ongewijzigd van toepassing.



Aangepast parkeerbeleid

Om de verkeersdoorstroming in de Mechelseweg tussen de Oostdijk en de Baanveldstraat te bevorderen werd ervoor geopteerd om extra parkeerplaatsen in te richten op een hoekterrein in de Baanveldstraat. Op de nieuwe ruime parking voor 40 à 45 wagens worden ook enkele plaatsen voor kortparkeren voorzien (o.a. voor bezoek aan de plaatselijke handelaars).

Er zal geen parkeermogelijkheid meer zijn in de Mechelseweg tussen de Evert Larockstraat en de Baanveldstraat maar er komen wel parkeervakken in de Mechelseweg tussen de Oostdijk en de Evert Larockstraat.

De bestaande parkeervakken tussen de Ernest Claesstraat en de Kleine weg blijven behouden.

Voor fietsers wordt de doorsteek tussen de Oostdijk en de Baanveldstraat geoptimaliseerd.



Fietsstraten

De Ernest Claesstraat en de Mechelseweg, tussen de Baanveldstraat en de Kleine weg, worden fietsstraten.

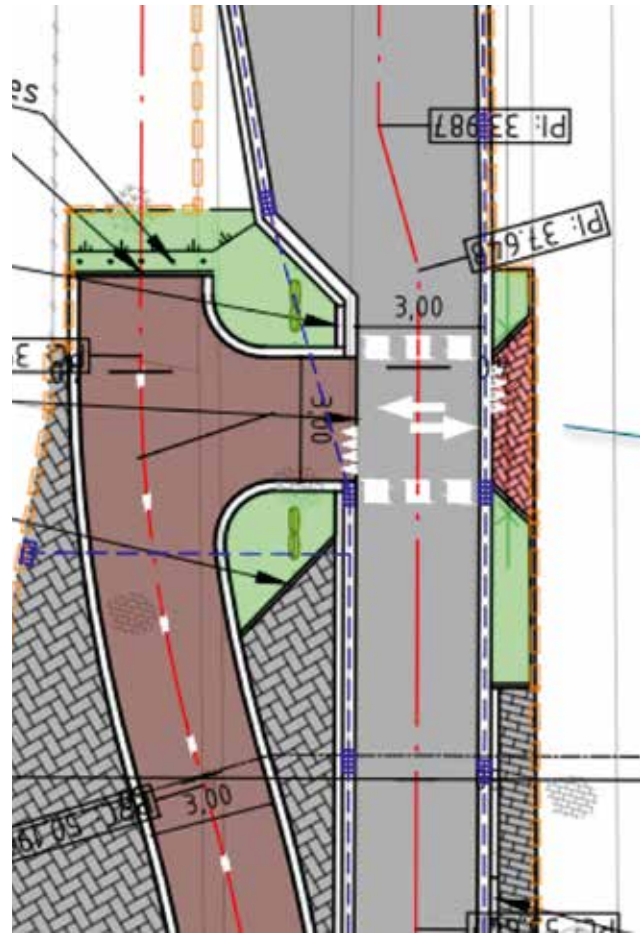
De rijweg van de Baanveldstraat wordt versmald waardoor er voldoende ruimte ontstaat voor een afgescheiden dubbelrichtingsfietspad. Om fietsers veilig van en naar de Oostdijk te leiden, wordt naast de nieuwe parking een fietspad voorzien. Dit nieuwe fietspad sluit via een oversteekplaats (zie afbeelding) aan op de nieuwe fietssnelweg op de Oostdijk. Deze fietssnelweg is een project van de Vlaamse Waterweg en wordt ingericht langs de waterkant om conflicten aan kruispunten met de zijstraten zoals bv. de Oxdonkstraat te vermijden. De eerste twee fasen van dit project worden uitgevoerd in 2021 – 2022 waarbij de Oostdijk tussen de sluis van Zemst en het kruispunt met de Mechelseweg worden aangepakt. Het vervolgtraject richting Willebroek is voorzien in de daaropvolgende jaren.

Wil je vanuit Oxdonk naar Kapelle-centrum fietsen, dan kan je kiezen uit twee routes:

- Van de Echelputstraat naar de Hombeekseweg.
- Via een extra fietspad aan de zijde van de woningen dat ook leidt naar het nieuwe fietspad naast de parking.

De fiets- en voetgangersvoorzieningen aan beide zijden van de brug over het kanaal worden gescheiden. Er komt een opstelplaats voor fietsers om de Hombeekseweg over te steken (mogelijks met verkeerslichten) en het fietspad wordt verplaatst achter de bushalte. Zo komt er ruimte vrij om eventuele groenaanplantingen te voorzien aan de oversteekplaats.

Richting kruispunt met Mechelseweg



Richting de brug

Fietsoversteekplaats Oostdijk

Andere lopende projecten

- Project spoorwegtunnel Londerzeelseweg: de tunnel wordt vernieuwd in de eerste helft van 2022. Er komt een bredere tunnel met een fietspad aan beide zijden van de rijweg. Het project loopt in samenwerking met Infrabel en buurgemeente Londerzeel.
- Project fietspad Oudemansstraat: er werd een ontwerper aangesteld voor de opmaak van de plannen van een afgescheiden fietspad in de Oudemansstraat.



Veelgestelde vragen

Gestructureerd parkeren in plaats van kiss-and-ride-zones?

In een kiss-and-ride-zone mag je kort stilstaan (niet parkeren) om je passagier(s) in of uit te laten stappen. Vaak worden dergelijke zones toegepast aan de schoolpoort, waar deze op een vlotte manier gebruikt worden. Er stelt zich echter regelmatig een probleem wanneer er bij het einde van de schooldag toch wagens parkeren en voor langere tijd wachten om een passagier op te pikken. Om die reden wordt er in de straten met eenrichtingsverkeer geopteerd voor parkeren aan één of beide zijden van de straat.

In de Baanveldstraat (op ca. 50 meter van De Kiem) wordt een ruime parking voor ongeveer 40 wagens voorzien, met enkele parkeerplaatsen gereserveerd voor kortparkeren.

Sensibiliseren van de fietsers

Sensibilisering is belangrijk. Samen met de scholengemeenschap willen we niet alleen de automobilisten, maar ook fietsers wijzen op hun rechten en plichten. Elke weggebruiker draagt een eigen verantwoordelijkheid in het verkeer. Hou rekening met andere weggebruikers en wees hoffelijk. Zo raakt iedereen snel en veilig ter bestemming.

In schoolomgeving De Kiem wordt jaarlijks een fietsexamen voor lagere schoolkinderen georganiseerd.

Waarom fietsstraten in schoolomgeving De Kiem?

Zachte weggebruikers krijgen extra bescherming en meer ruimte op de openbare weg, vnl. in de schoolomgeving waar geen fietspaden zijn en op drukke plaatsen, door middel van fietsstraten. Gemotoriseerd verkeer blijft verplicht achter de fietsers, zo worden conflicten bij het inhalen vermeden.

De Ernest Claesstraat en het gedeelte Mechelseweg tussen de Baanveldstraat en de Kleine weg zullen worden ingericht als fietsstraten.

Waarom eenrichtingsverkeer in de schoolomgeving De Kiem?

De schoolomgeving wordt gekenmerkt door veel verkeer op de piekmomenten enerzijds en de aanwezigheid van (te) smalle fietspaden anderzijds. Foutparkeerders hinderen en bemoeilijken een vlotte doorstroming wat resulteert in verkeersconflicten en een verhoogd onveiligheidsgevoel bij de zachte weggebruiker. Door het invoeren van eenrichtingsverkeer wordt enerzijds ruimte gecreëerd voor de zachte weggebruiker en wordt anderzijds een vlottere verkeerscirculatie mogelijk.

Door het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Mechelseweg, wordt sluipverkeer vanuit de Kleine Heide omgeleid via de Hombeekseweg.

Omdat er zo meer ruimte vrijkomt, kan in overleg met stad Mechelen bv. het kruispunt met de Kleine Heide aangepast worden om de veiligheid te verhogen.

Korte weg, Smalle weg, Kleine weg – Waarom blijft de Smalle weg open?

In de Mechelseweg wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd vanaf de Baanveldstraat tot aan de Kleine Heide. Hierdoor zal dat gedeelte van de Mechelseweg voornamelijk gebruikt worden door plaatselijk verkeer en zal zo ook het sluipverkeer in de directe schoolomgeving komende vanuit de Kleine Heide vermeden worden.

Parkeren in de Mechelseweg

In de Mechelseweg worden vanaf de Oostdijk tot aan de E. Larockstraat parkeerstroken voorzien, afwisselend aan de linker- en rechterzijde van de straat. Om het overzicht te bewaren, zal het ook niet meer mogelijk zijn om te parkeren in de Mechelseweg tussen de E. Larockstraat en de Baanveldstraat.

Tussen de brug en de Mechelseweg wordt een nieuwe ruime parking voor 40 à 45 wagens voorzien met enkele plaatsen gereserveerd voor kortparkeren (o.a. voor bezoek aan de plaatselijke handelaars).

Voor fietsers wordt de doorsteek tussen de Oostdijk en de Baanveldstraat geoptimaliseerd.



Aanbevolen fietsroutes

Er wordt gekozen om de fietsers zoveel mogelijk te leiden naar routes met een aangepaste infrastructuur. Fietsers uit de woonwijk in de omgeving van De Kiem willen we zoveel mogelijk via de E. Claesstraat naar het nieuwe fietspad in de Baanveldstraat leiden. Fietsers uit Oxdonk zullen via het fietspad langs de Oostdijk en een nieuw fietspad naast de brug kunnen aansluiten op het fietspad in de Baanveldstraat.

De fiets- en voetgangersvoorzieningen aan beide zijden van de brug over het kanaal worden gescheiden omdat de vrije breedte te beperkt is. Kinderen tot 10 jaar mogen het voetpad wel gebruiken om op te fietsen.

Waarom uitbreiding zone 30 in de schoolomgeving De Kiem?

Het lokaal bestuur investeert in een veilig dorpshart waar het aangenaam is om te vertoeven. De auto blijft welkom in het centrum maar krijgt een ondergeschikte plaats in het geheel. Voetgangers en fietsers krijgen voorrang in het autoluwe centrum.

Duurzame verplaatsingen hebben vele voordelen en verdienen dan ook extra aandacht zodat ook bv. jonge weggebruikers zich veilig kunnen voelen op weg naar school, hobby's,...

De impact van snelheid bij ongevallen valt niet te overschatten. Er werd daarom gekozen voor een snelheidsbeperking van 30 km/u in de schoolomgevingen en in wijken waar leefbaarheid voorop staat.

Verkeerslichten voor fietsers op Hombeekseweg?

De mogelijkheid om verkeerslichten voor fietsers te voorzien op de Hombeekseweg wordt nog verder onderzocht.

Vrachtroutenetwerk

Momenteel is er nog vrachtverkeer toegelaten in schoolomgeving De Kiem. In overleg met de politiezone KLM en de buurgemeenten Meise en Londerzeel werd een grensoverschrijdend vrachtroutenetwerk opgesteld en uitgewerkt. Daarbij wordt vrachtverkeer geweerd uit de schoolomgeving en de Mechelseweg. Doorgaand vrachtverkeer blijft zo lang mogelijk op de gewestwegen en bereikt onze gemeente via de daarvoor uitgeruste wegen zoals de Hombeekseweg en de Verbindingsweg.

Flankerende maatregelen

Dat zijn alle niet-infrastructurele maatregelen die het effect van duurzame infrastructuur maatregelen ondersteunen. Om een lagere snelheid af te dwingen in de schoolomgeving wordt bekeken waar bijkomende flankerende maatregelen kunnen toegepast worden in de straten waar er geen heeraanleg is voorzien in dit mobiliteitsplan: aanbrennen van verkeersremmers, asverschuivingen, plantenbakken, plantvakken, enz. Het lokaal bestuur blijft immers ook in de toekomst investeren in het openbaar domein.

Wanneer worden de aanpassingen uitgevoerd?

De komende maanden wordt verder gewerkt aan het definitief ontwerp. De start van de aanpassingswerken is voorzien begin 2022, maar deze timing moet nog verder afgestemd worden met andere lopende projecten zoals de heraanleg van de Molenstraat, heraanleg Oostdijk, vernieuwing spoorwegtunnel Londerzeelseweg,...

