



Vlaanderen
is veilig onderweg

Herinrichting kruispunt Handelslei (N12) x A. Vesaliuslaan Zoersel

Q&A n.a.v. infomoment op 24 juni 2025

21 oktober 2025



Vlaanderen
is veilig onderweg

COLOFON

Titel:	Herinrichting kruispunt Handelslei (N12) x A. Vesaliuslaan: Q&A n.a.v. infomoment op 24 juni 2025
Voorgesteld door:	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Verspreiding:	extern
Geldig vanaf:	23 september 2025

Algemeen

1) Zorgt de herinrichting voor een verbetering van de veiligheid van alle weggebruikers?

De veiligheid van alle weggebruikers waarborgen is steeds prioriteit voor AWV, zo ook binnen dit project.

2) Zijn de gemeente Zoersel en De Lijn op de hoogte van het project?

Dit project is afgestemd met zowel het lokaal bestuur Zoersel, De Lijn als de Politiezone Voorkempen.

3) Kan dit project niet worden uitgesteld tot een definitieve [heraanleg van het fietspad langs de Antwerpsesteenweg \(N12\), tussen Zoersel en Malle](#), op tafel ligt?

De uitvoering van het project is afhankelijk van het verkrijgen van een omgevingsvergunning en een reeks administratieve stappen die daarna worden doorlopen. AWV kan er steeds voor kiezen om bepaalde aanpassingen eerder uit te voeren, indien dit de verkeersveiligheid ten goede komt.

Ontwerpplan

4) Waarom verplaatsen jullie de bestaande bushalte?

AWV streeft ernaar zo veel mogelijk bus- en tramhaltes in Vlaanderen toegankelijk te maken zodat iedereen, ook blinden, slechtienden en rolstoelgebruikers, veilig en vlot kan gebruikmaken van het openbaar vervoer. Om dat te realiseren, moeten de haltes vaak worden verlengd en verhoogd worden aangelegd en is er bijgevolg meer ruimte nodig om ze te kunnen aanleggen. Dat zorgt ervoor dat haltes soms op een andere locatie moeten worden geplaatst. Op het kruispunt met de A. Vesaliuslaan komt een voorsorteerstrook van de N12 richting de A. Vesaliuslaan om de doorstroming te verbeteren. De aanleg van deze strook, en het verhoogd aanleggen van de haltes, maakt dat er niet voldoende vrije ruimte overblijft om de bushalte op dezelfde locatie aan te leggen.

5) Waarom wordt het fietspad aan de noordzijde van de N12 niet achter de bushalte aangelegd? Zo is het fietsverkeer beter zichtbaar voor het gemotoriseerd verkeer.

Een fietspad wordt steeds verhoogd aangelegd achter een halteperron. Zo voorkomen we dat in- en uitstappende reizigers in conflict komen met doorrijdend fietsverkeer. Na gesprekken met buurtbewoners bleek dat het vrijwaren van de groenzone een belangrijk punt is. Daarom leggen we het fietspad vlak achter de bushalte weer naar de rijbaan toe. Zo waarborgen we de veiligheid van alle weggebruikers en behouden we maximaal de groenzone.

6) Kan tussen de aansluiting met de Withoevelaan en het kruispunt met de A. Vesaliuslaan een dubbelrichtingsfietspad worden aangelegd? Dit is een weg die druk wordt gebruikt door schoolgaande jeugd.

Volgens het [Vademecum Fietsvoorzieningen](#) moet een dubbelrichtingsfietspad drie meter breed zijn en voldoende gescheiden van de rijbaan aangelegd. Dat is hier ruimtelijk gezien niet mogelijk.

7) Waarom verdwijnt de oversteekplaats voor voetgangers aan de noordzijde van het kruispunt, tussen de hoeve en de A. Vesaliuslaan?

Aan de noordzijde van het kruispunt, richting Sint-Antonius, is de voetgangerszone te smal om op een comfortabele manier het zebrapad over de A. Vesaliuslaan te bereiken. In de richting van Malle stopt het voetpad aan de noordzijde van het kruispunt, waardoor men te voet verder in de berm of over het fietspad moet wandelen. AWV is verantwoordelijk voor een verkeersveilige inrichting van het kruispunt. Als de voetpaden langs één kant van de weg niet voldoende veilig zijn, faciliteren we geen zebrapad in de richting van dit voetpad. We bekijken daarom de alternatieve mogelijkheden om meer plaats te voorzien voor een voetpad langs de N12 richting Malle.

8) Er is in het ontwerp aandacht voor fietspaden, maar waarom zijn er geen voetpaden voorzien in de volledige projectzone?

Het lokaal bestuur bepaalt waar voetpaden aangelegd moeten worden. Voetpaden dienen steeds te worden aangelegd met een minimale breedte van 1,5 meter. Die ruimte is hier niet. Wanneer er geen apart voetpad is, maken voetgangers gebruik van het fietspad. Ze wandelen dan aan de rechterzijde van het pad.

9) Verdwijnt de groene zone ter hoogte van de Doornlaan?

Nee, de groenzone ter hoogte van de Doornlaan blijft behouden. AWV streeft er steeds naar zo veel mogelijk van de groene zone te vrijwaren tijdens de herinrichting en zo min mogelijk te verharderen, zodat er een natuurlijk scherm blijft tussen de N12 en de achterliggende wijk.

10) Wordt een oversteekplaats voorzien aan de bushalte ter hoogte van de Withoevelaan richting de A. Vesaliuslaan?

Hier wordt geen oversteekplaats voorzien. De bereikbaarheid van de bushaltes is gegarandeerd via de fietspaden en de lichtengeregelde oversteek aan het kruispunt.

11) Wijzigt er iets aan het voetpad tussen de A. Vesaliuslaan en het kruispunt richting Sint-Antonius?

Dit valt buiten de projectzone. Indien er wijzigingen dienen te gebeuren aan dit deel van het voetpad, kan dat worden bekeken door het lokaal bestuur.

12) Waarom leggen jullie geen rotonde aan in plaats van een kruispunt?

Ten eerste is een rotonde aanleggen op deze locatie ruimtelijk gezien niet mogelijk. De N12 is een belangrijke verkeersas voor het uitzonderlijk vervoer (UV). UV kan niet passeren via een rotonde met doorsnee afmetingen. Dat zou betekenen dat een extra brede rotonde moet worden aangelegd, wat ervoor zou zorgen dat enkele percelen ter hoogte van het kruispunt moeten worden onteigend om ruimte te creëren. Ten tweede kan een rotonde, in tegenstelling tot een kruispunt, niet lichtengeregeld worden aangestuurd. De groentijd voor prioritaire voertuigen (brandweer, politie, ziekenwagens, ...) kan bijgevolg niet worden bijgestuurd. Aangezien het AZ Voorkempen zich nabij het kruispunt bevindt, is de mogelijkheid tot beïnvloeding van de verkeerslichten voor prioritaire voertuigen aangewezen.

Ten derde blijken rotondes gevoeliger voor ongevallen met actieve weggebruikers dan lichtengeregelde, conflictvrije kruispunten. Aangezien het kruispunt in een omgeving ligt waar dagelijks veel actieve weggebruikers (waaronder schoolgaande jeugd) passeren, geniet een conflictvrij kruispunt voor AWV de voorkeur.

13) Wat gebeurt er met de bestaande verkeerslichten na de heraanleg?

Bij een heraanleg bekijkt AWV steeds of de lichtinfrastructuur hergebruikt kan worden, dan wel vervangen indien ze verouderd is. Indien de verkeerslichten worden vervangen, plaatst AWV deze op dezelfde locatie terug.

14) Kan een fietsenstalling worden voorzien aan de toekomstige bushalte ter hoogte van de Withoevelaan?

AWV en de gemeente bekijken of een fietsenstalling aan de bushalte noodzakelijk is en hoe deze dan zou moeten worden ingetekend.

15) Wat met de woning 'Ten Dorpe'? Zijn er toekomstplannen hiervoor?

Voor informatie over de bestemming van 'Ten Dorpe' kan u terecht bij de gemeente Zoersel, of bij de eigenaar van het pand.

Verkeersafwikkeling

1) Gaat dit ontwerp sluipverkeer genereren via de trage weg naar de Jagersweg (straat Bpost)?

De trage weg richting de Jagersweg, waar Bpost zich bevindt, is geen officiële weg maar een ontsluiting van een perceel dat doorloopt tot aan de Jagersweg. Sluipverkeer is een problematiek die door de gemeente, in samenwerking met de buurt, kan worden bekeken. Om de veiligheid van eenieder te waarborgen, roept AWV automobilisten steeds op de officiële wegen te volgen en geen sluipverkeer te genereren.

2) Gaat dit ontwerp meer sluipverkeer genereren van de N12 naar de Doornlaan en omgekeerd?

Sluipverkeer is een problematiek die door de gemeente, in samenwerking met de buurt, kan worden bekeken. Om de veiligheid van eenieder te waarborgen, roept AWV automobilisten steeds op de officiële wegen te volgen en geen sluipverkeer te genereren.

3) Hoe wordt het naleven van 'uitgezonderd plaatselijk verkeer' in de Withoevelaan en Doornlaan gehandhaafd?

AWV roept automobilisten steeds op de officiële wegen te volgen. Het handhaven van plaatselijk verkeer is een bevoegdheid van de lokale politie. De herinrichting van het kruispunt heeft geen invloed op het al dan niet naleven van de regelgeving rond plaatselijk verkeer.

4) Is de invloed op de doorstroming aan het kruispunt onderzocht van in- en uitrijdend

verkeer naar en van het perceel van Aldi langs de N12, in combinatie met de nieuwe ontsluitingsweg Doornlaan?

De verhoogde in- en uitrijconstructie aan de supermarkt zorgt ervoor dat afslaand verkeer snelheid mindert. Tijdens de spitsuren is het drukker aan het kruispunt dan tijdens de daluren. Het nieuwe ontwerp kan niet alle filevorming wegwerken. AWV zal voor de werken van start gaan een kruispunttelling houden en zo de meest actuele data over de doorstroming in rekening brengen.

5) Kunnen zowel de Withoevelaan als de Doornlaan worden afgesloten van de gewestweg?

Elke aansluiting op een gewestweg is een risicopunt voor incidenten. Daarnaast zijn zijstraten nefast voor de doorstroming, aangezien ze vertragend en optrekkend verkeer genereren. Maar voor elke zijstraat die is afgesloten van een gewestweg, zoekt verkeer zich een andere weg om te ontsluiten. Dat betekent dat andere lokale wegen onder druk kunnen komen te staan. Vooraleer een zijstraat of een wijk volledig wordt afgesloten van een gewestweg, voert AWV eerst een mobiliteitsstudie uit die alle effecten op onder andere veiligheid en doorstroming in kaart brengt. Daarnaast gebeurt een afsluiting van een zijstraat van een gewestweg steeds in overleg met het lokaal bestuur, aangezien er een effect kan zijn op andere lokale wegen.

16) Wordt de bebouwde kom uitgebreid, nu de bushalte verschuift?

De bebouwde kom schuift op richting Malle tot net na de locatie van de nieuwe bushalte, na de aansluiting met de Doornlaan. Ze wordt dus beperkt uitgebreid.