

**Dienst Mobiliteit**

Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit



Groene Routes Noorderkempen  
BEOORDELING GROENE FIETSROUTES  
EN VOORSTEL VOOR MAATREGELEN  
**Route 5: Fietstangent Turnhout**  
**Traject Merksplas - Vosselaar**

Gemeenten Merksplas, Beerse en Vosselaar  
8 mei 2015

## **Colofon**

---

### **Aanbestedende overheid**

Provincie Antwerpen  
Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit  
Dienst Mobiliteit

### **Contactpersoon**

Mathias De Beucker  
T: 03 240 66 53  
E: [mathias.debeucker@provincieantwerpen.be](mailto:mathias.debeucker@provincieantwerpen.be)

### **Opdracht**

Overheidsopdracht voor diensten

### **Voorwerp**

Groene Routes Noorderkempen

### **Referentie opdrachtgever**

PROJ-3013-0010

### **Gegevens Opdrachtnemer**

TIMENCO bvba  
Martelarenplein 3 bus 7  
3000 Leuven  
Contactpersoon: Marjolein de Jong  
[marjolein@timenco.be](mailto:marjolein@timenco.be)  
T - 016 24 22 70  
M- 0498 78 92 22

### **Opsteller document**

Marjolein de Jong  
Wim De Beckker

### **Document**

Beoordeling Groene Fietsroutes & voorstel voor maatregelen

Route 5: Tangent Turnhout: Merksplas - Beerse - Vosselaar - Turnhout - Oud-Turnhout

## **Inhoud**

<b>1. Inleiding .....</b>	<b>1</b>
1.1. Probleemstelling / aanleiding .....	1 -
1.2. Doel van de opdracht.....	1 -
1.3. Wat zijn Groene Routes? .....	2 -
1.4. De selectie en beoordeling van een Groene Route .....	3 -
<b>2. Analyse Fietstangent Turnhout (route 5) .....</b>	<b>5</b>
2.1.1. Landschap en groen (hele route) .....	6 -
2.1.2. Bebouwing en erfgoed (hele route) .....	6 -
2.1.3. Aantrekkelijkheid (hele route) .....	7 -
2.1.4. Acties op niveau van 'Omgeving' (hele route).....	7 -
2.2. Structuur .....	7 -
2.2.1. Autonetwerk (traject 1) .....	7 -
2.2.2. Herkenbare fietsroute (traject 1) .....	8 -
2.2.3. Kruispunten auto-fietsnetwerk (traject 1) .....	8 -
2.2.4. Acties op niveau van 'Structuur' (traject 1) .....	8 -
2.3. Gebruik.....	9 -
2.3.1. Intensiteit fietsverkeer (traject 1).....	9 -
2.3.2. Snelheid gemotoriseerd verkeer (traject 1) .....	9 -
2.3.3. Intensiteit autoverkeer (traject 1).....	9 -
2.3.4. Samenstelling verkeer (traject 1) .....	10 -
2.3.5. Acties op niveau van 'Gebruik' (traject 1) .....	10 -
2.4. Inrichting en ontwerp .....	11 -
2.4.1. Voorrangssituatie (traject 1) .....	11 -
2.4.2. Wegbreedte en verharding (traject 1) .....	11 -
2.4.3. Fietsvoorzieningen (traject 1).....	12 -
2.4.4. Acties op niveau 'Inrichting en Ontwerp' (traject 1).....	12 -
<b>3. Het maatregelenpakket.....</b>	<b>13</b>
3.1.1. Volgorde van de maatregelen.....	14 -
<b>Bijlage 1 – Verslag werkbijeenkomst met gemeenten .....</b>	<b>15</b>

**Leeswijzer:**

De voorliggende nota moet gelezen worden als een verkeerskundig advies en voorstel voor inrichting van de route.

De analyse brengt de kwaliteiten en de knelpunten in beeld. De actietabel reikt oplossingen aan om de route in te richten als veilige en comfortabele groene fietsroute.

Het is aan de gemeenten zelf om na te gaan en te bepalen in hoeverre en hoe ze deze aanbevelingen in de praktijk omzetten. We bevelen sterk aan om de verdere uitwerking van de route te bespreken met alle betrokken gemeenten.

# 1. Inleiding

## 1.1. Probleemstelling / aanleiding

Met de *Mobiliteitsstudie Noorderkempen* heeft de provincie Antwerpen een bovenlokale mobiliteitsvisie voor de regio uitgewerkt. Een visie die niet enkel over mobiliteit gaat, maar verkeersbewegingen relateert aan ruimtelijke ordening, economie en milieu. Deze studie doet vooral uitspraken over de hoofdstructuren van het gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer maar geeft ook een aanzet voor een visie op fietsroutes. Binnen het actieplan van de mobiliteitsstudie wordt onder actiepunt 16 een 'Opmaak Fietsplan Noorderkempen' voorzien.

De opmaak van het fietsplan wordt in het kader van de voorliggende studie gezien als een gericht onderzoek dat resulteert in enerzijds het selecteren en toevoegen van 'groene fietsroutes' aan de bestaande fietsroutenetwerken en anderzijds het uitwerken van gerichte maatregelen om deze groene routes te optimaliseren. Dit alles kadert binnen de visie van de Mobiliteitsstudie Noorderkempen waarin gekozen wordt voor het bundelen van regionaal autoverkeer en het tegelijkertijd autoluw(er) maken van diverse andere routes in het studiegebied. In de Mobiliteitsstudie Noorderkempen is dit als volgt verwoord:

"De mobiliteitsstudie Noorderkempen voorziet de downgrading van verschillende lokale wegen. Waar deze wegen gelegen zijn in de groene kamers van de regio, kunnen zij dienst doen als functionele groene fietsroutes."

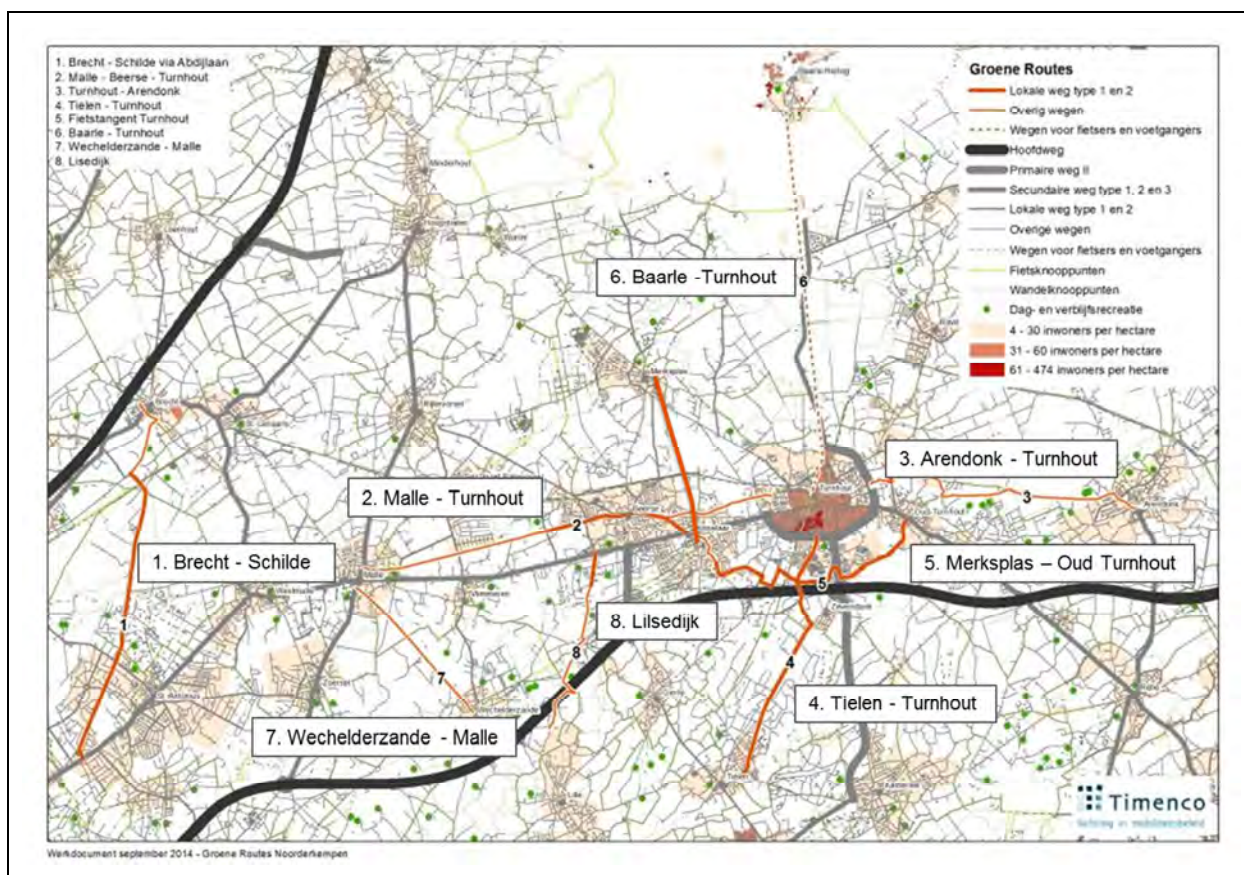
## 1.2. Doel van de opdracht

In de Mobiliteitsstudie Noorderkempen zijn al mogelijke groene routes geselecteerd en werd een eerste inschatting gemaakt van de mogelijkheden en knelpunten. De studie *Opmaak Fietsplan Noorderkempen - Groene Routes* is vooral een toets en uitwerking van deze initiële inschattingen in de Mobiliteitsstudie Noorderkempen. De studie *Fietsplan Noorderkempen - Groene Routes* heeft de volgende finaliteit:

1. - Het opstellen van een algemeen beoordelingskader voor Groene - Fietsroutes. -
2. - Bepalen welke maatregelen op het terrein voorgesteld kunnen worden voor de verschillende ontwerpvarianten.
3. - Het ontwikkelen van een 'toolbox' met voorbeelden voor ontwikkeling van Groene Routes.

Het gaat hierbij om de volgende routes:

Potentiele groene routes:
1. Brecht-Schilde via Abdijlaan (relatie met bruggen van het Kanaal Schoten-Turnhout-Dessel)
2. Malle-Turnhout
3. Turnhout-Arendonk
4. Turnhout-Tielen via Zevendonkseweg
<b>5. Tangent Merksplas-OudTurnhout (relatie met bruggen van het Kanaal Schoten-Turnhout-Dessel)</b>
6. Baarle-Turnhout (relatie met bruggen van het Kanaal Schoten-Turnhout-Dessel);
7. Wechelderzande-Malle
8. Lilsedijk (zone N153/N132)



Figuur 1 - De geselecteerde Groene Routes binnen de Noorderkempen

### 1.3. Wat zijn Groene Routes?

Een Groene Route heeft een **hoge belevingswaarde** door de wijze waarop de route is geïntegreerd in het bestaande (stedelijke) landschap. Buiten de kernen gaat de Groene Route voor een groot deel door open ruimte (natuur, landschappelijk waardevolle zones, landbouwgebieden) terwijl de route in bebouwd gebied een zo aantrekkelijk mogelijk traject volgt, bijvoorbeeld langs groenstructuren, historische kernen of cultureel erfgoed. Een Groene Route verbindt (lokale) attractiepolen en is zeker bedoeld voor functionele fietsverplaatsingen. De lengte van een Groene Route wordt vooral bepaald door de afstand tussen de kernen die worden verbonden. Vanwege het functionele karakter is het belangrijk dat de route comfortabel is met zo weinig mogelijk oponthoud.

Bij Groene Routes<sup>1</sup> gaan we ervan uit dat er in principe **geen specifieke fietsinfrastructuur** zoals fietspaden wordt voorzien. Fietsers en auto's worden bij voorkeur gemengd en vaak maakt een Groene Route onderdeel uit van een groter gebied met gemengd fietsverkeer: zone-30 binnen de bebouwde kom en zone-50 buiten de bebouwde kom. Groene Routes kunnen dus bestaan uit wegen

<sup>1</sup> In het kader van deze studie is het beoordelingskader toegepast op Groene Routes. Dezelfde principes kunnen ook worden toegepast in stedelijk gebied indien de snelheidsregimes voor autoverkeer worden aangepast.

waar geen autoverkeer is toegestaan zoals trage wegen en jaagpaden, maar het kunnen ook wegen zijn die worden gebruikt door autoverkeer, maar die volgens hun wegcategorie en inrichting gemengd fietsverkeer toe laten.

Langs sommige gedeeltes van Groene Routes zijn aparte fietsvoorzieningen nodig omdat de snelheid en functie van de weg menging van fiets en auto niet toestaan, maar dit is niet het uitgangspunt bij de keuze voor een Groene Routes. Ook als aparte fietsvoorzieningen nodig zijn, wordt gestreefd naar een route met een hoge belevingswaarde met een nadruk op **fietskwaliteit en comfort**.

De analyse en de aanbevelingen in deze nota zijn gericht op het creëren van een kwalitatieve interessante en verkeersveilige Groene Route.

Verkeersveiligheidsprincipes wegen daarbij zwaar. Het is aan de wegbeheerder om deze te realiseren afhankelijk van draagvlak en financiële draagkracht.

#### **Een Groene Route heeft samengevat de volgende kenmerken:**

- Groene Routes vormen geen netwerk;
- Het zijn bovenlokale functionele verbindingen van A naar B
- Ze liggen in een autlouwe en aangename omgeving met een hoge belevingswaarde;
- Over bestaande infrastructures die geen belangrijke verkeersfunctie meer hebben;
- Gemengd met autoverkeer, zonder aparte fietsinfrastructuur;
- Aanvullend op (BFF)fietsroutes die vaak langs wegen liggen met een belangrijke verkeersfunctie;
- Goed te vinden door logische ligging en eventuele bewegwijzering.

#### **1.4. De selectie en beoordeling van een Groene Route**

Voor de selectie van Groene Routes bestaat geen vaste procedure. Er kunnen verschillende redenen zijn waarom gemeenten de piste van een Groene Route verder wil onderzoeken. De aanleiding om een Groene Route te ontwikkelen kunnen verkeerskundig zijn, maar ook planologisch. Een Groene Route biedt de mogelijkheid om zonder grote extra financiële inspanning fietsvriendelijke routes aan te bieden. Door de routes te koppelen aan ruimtelijke ontwikkelingen (stedenbouw, landschap), kan ervoor worden gezorgd dat de route aantrekkelijk wordt (of blijft) om te fietsen en dat de route ook gunstig gesitueerd is ten opzichte van herkomsten en bestemmingen. Het ontwikkelen van Groene Routes kan ook perfect onderdeel zijn van een visie op trage wegen.

#### **Het cascadeprincipe**

Het is niet altijd eenvoudig om te bepalen of een bepaald traject zich daadwerkelijk leent voor de ontwikkeling als Groene Route en welke maatregelen hiervoor minimaal nodig zijn. Voor de beoordeling van een mogelijke groene route hanteren we het '**cascadeprincipe**' waarbij we steeds gedetailleerder naar de route kijken. Om de kwaliteit van een Groene Route inzichtelijk te maken en te bepalen welke maatregelen nodig zijn, wordt het traject eerst getoetst op het hoogste schaalniveau, Omgeving, vervolgens op niveau van Structuur, dan op Gebruik en pas in laatste instantie op niveau van Inrichting/ontwerp.

De vier groepen factoren corresponderen met de stappen van de beoordeling:

- - **Niveau Omgeving:** aantrekkelijkheid en belevingswaarde.
- - **Niveau Structuur:** ligging van de route in het totale wegennet voor auto en fiets.
- - **Niveau Gebruik:** gebruik van de route door verschillende verkeerssoorten, samenstelling van het verkeer en snelheden als een 'vorm van gebruik'.
- - **Niveau Inrichting/ontwerp:** Wegbreedte, snelheidsremmers, verharding, enz.

Hierdoor wordt ook duidelijk dat het slagen van een Groene Route wordt bepaald door de vier niveaus samen en dat maatregelen op het juiste niveau genomen moeten worden. Daarnaast kunnen nog flankerende maatregelen worden genomen die het gebruik van de Groene Route ondersteunen. Hierbij kan worden gedacht aan communicatie, vergroten van de herkenbaarheid en leesbaarheid van Groene Routes, of gebruik van routeplanners.

## Stappenplan

1. **Selecteer** een mogelijke Groene Route o.b.v. aanwezige potenties, zoals:
  - Functionele fietsroute over infrastructuren die geen belangrijke verkeersfunctie meer hebben.
  - Aangenaam en autoluw traject met grote aandacht voor de belevingswaarde van de route.
  - Aanleg van aparte fietsinfrastructuur is niet nodig.
  - Aanvullend op (BFF)routes die vaak langs wegen liggen met een belangrijke verkeersfunctie.
2. **Verdeel** de mogelijke Groene Route **in logische deeltrajecten:**
  - Verbinding tussen twee kernen (kerktoren tot kerktoren principe).
  - Verbinding tussen een kern en een of meerdere belangrijke attractiepolen.
3. Voer een **Quick Scan** uit
  - Aan de hand van het 'cascadeprincipe' (voor de verschillende deeltrajecten).
  - Selecteer de deeltrajecten met potentieel.
4. Maak een **Analyse** van sequenties/routes met potentieel
  - Excel-tabel opmaken en invullen (beoordelingskader zit hierin verwerkt).
  - Excel-tabel vertalen naar rapportje om analyse leesbaar te maken. Resultaten van Quick-Scan kunnen worden geïntegreerd
5. Maak een **Actietabel per deeltraject**
  - Hoe de route verbeteren en optimaliseren
  - Wat zijn cruciale schakels om de route als Groene Route te laten functioneren?
  - Welke missing links moeten worden weggewerkt?



## 2. Analyse Fietstangent Turnhout (route 5)

### Algemene positionering van de route

De route is ruim 14 kilometer lang en verbindt Merksplas via Vosselaar en de zuidelijke wijken van Turnhout met Oud-Turnhout.



We hebben de te beoordelen route opgedeeld in vier segmenten:

Traject 1: Merksplas – Vosselaar

Traject 2: Vosselaar – Turnhout-Bedrijventerrein

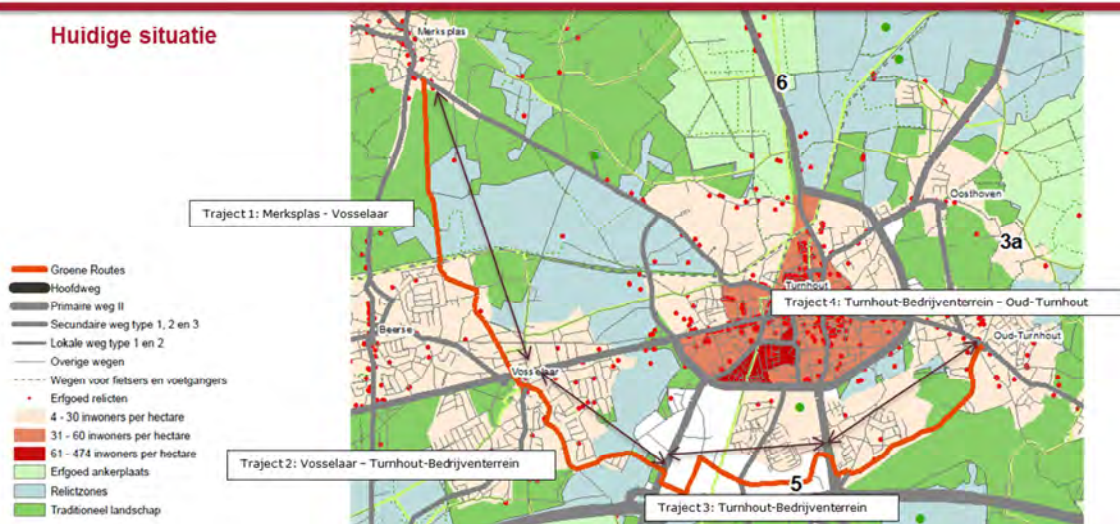
Traject 3: Turnhout-Bedrijventerrein

Traject 4: Turnhout-Bedrijventerrein – Oud-Turnhout

Op niveau A. Omgeving hebben we de beoordeling uitgevoerd voor het gehele traject om na te gaan of de route voldoende Groene Route potentieel heeft. Het resultaat van deze eerste Quick Scan is dat **alleen traject 1: Merksplas – Vosselaar potentieel heeft**. In de volgende fases van de beoordeling wordt alleen ingegaan op dat gedeelte van de route. Vandaag zijn er echter nog te veel onzekerheden over de ontsluiting van de IOK site, de bedrijven langs het kanaal en de functie van brug 4 in de toekomst. Pas als daar duidelijkheid over is kunnen er uitspraken gedaan worden over het al dan niet inrichten als groene fietsroute van dit traject. We stellen vast dat er, mede door deze **onzekerheden, onvoldoende draagvlak** is om de route te kunnen realiseren op korte termijn en daarom wordt de **route niet weerhouden**.

Criterion Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
O1 Landschap en groen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Merksplas-Vosselaar door landelijk gebied</li> <li>Traditioneel landschap tussen N19 en Oud-Turnhout</li> </ul>	<b>Uitwerken traject 1: Merksplas-Vosselaar</b>  Rest van de voorgestelde route heeft niet voldoende Groene Route Potentieel
O2 Bebouwing en erfgoed	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rondom Vosselaar traditioneel landschap met erfgoed</li> </ul>	
O3 Aantrekkelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Merksplas-Vosselaar: aantrekkelijk</li> <li>Turnhout-Bedrijventerrein: dicht langs snelweg</li> </ul>	

### Huidige situatie



#### 2.1.1. LANDSCHAP EN GROEN (HELE ROUTE)

De omgeving van de route als geheel is niet erg aantrekkelijk: veel bebouwd gebied, bedrijventerreinen met milieubelastende industrieën en een relatief onaantrekkelijk landelijk gebied tussen Turnhout en Oud-Turnhout. Uitzondering vormt het gedeelte tussen Merksplas en Vosselaar. De verschillende trajecten kunnen als volgt worden gekarakteriseerd:

1. - Merksplas – Vosselaar: De route gaat hier door agrarisch gebied en kruist de kanaalzone. Het landschap is aantrekkelijk
2. - Vosselaar – Turnhout-bedrijventerrein: groene wijken met een landelijke stijl.
3. - Turnhout-bedrijventerrein: industriegebied, geen beleving, geen erfgoed, vrachtroute, fietsers op fietspaden
4. - Turnhout – Oud-Turnhout: steenweg met fietspaden tussen wijken van Turnhout en dorpskern van Oud-Turnhout.

Omwille van de geringe landschappelijke kwaliteit rondom het grootste gedeelte van de route is dit onderdeel als negatief beoordeeld.

#### 2.1.2. BEBOUWING EN ERFGOED (HELE ROUTE)

Rondom Vosselaar loopt de route door een traditioneel landschap met erfgoed relict. De bebouwing is hier landelijk. De rest van het traject is niet erg interessant wat erfgoed betreft.

Gezien de beperkte hoeveel erfgoed langs de route is dit onderdeel negatief beoordeeld.

### 2.1.3. AANTREKKELIJKHEID (HELE ROUTE)

De omgeving is afwisselend, maar heeft maar een beperkt Groene Route potentieel. Een gedeelte van de route loopt dicht langs de snelweg. Het gedeelte tussen Vosselaar en Merksplas loopt door een aantrekkelijk agrarisch gebied, maar dit is maar een klein gedeelte van het gehele traject.

De aantrekkelijkheid van de route is als negatief beoordeeld.

### 2.1.4. ACTIES OP NIVEAU VAN 'OMGEVING' (HELE ROUTE)

- o - Traject 1, Merksplas-Vosselaar, heeft potentieel.
- o - **Rest van de voorgestelde route heeft niet voldoende Groene Route Potentieel** om als Groene Route te kunnen slagen.

## 2.2. Structuur

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
S1 Autonetwerk	Merksplas-Vosselaar: bijna 10 % van het traject is een lokale 2, het gedeelte richting Vosselaar is een lokale 3. Functie van de Moerstraat is lokale 3 (?)	S1. Traject Oosteinde – Opstal verlagen naar Lokale 3
S2 Herkenbare fietsroute	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opstal-Veldstraat-Hofeinde is bochtig en heeft onduidelijke afslagen: herkenbaarheid is hier een aandachtspunt.</li> <li>• Rest van traject is logisch te volgen</li> </ul>	S2. Herkenbaarheid van route stimuleren door gebruik van reguliere communicatiekanalen S3. Onderzoeken of Brug 4 behouden kan blijven voor fietsers. Is cruciale schakel voor de fietsroute.
S3 Kruispunten auto-fietsnetwerk	2 grote kruispunten met N-wegen aan begin en einde traject: N124 en N12 Kruispunt met trage weg-Oosteinde is aandachtspunt	S4. Verkeersveilige oversteek N-wegen

#### Huidige situatie

#### Beoordeling van traject 1: Merksplas-Vosselaar (4,8 km)

Merksplas - Vosselaar



### 2.2.1. AUTONETWERK (TRAJECT 1)

Bijna 10% van het traject is een lokale 2. Het noordelijke deel van de route, de Moerstraat in Merksplas is een smalle weg zonder belijning en vermoedelijk een lokale 3.

Er is een nieuwe brug over het kanaal gepland ten westen van Beerse waardoor er een andere brug moet verdwijnen volgens NV de Scheepvaart. Beerse wil brug 4 hiervoor opheffen. Hierdoor stelt zich het probleem van de bereikbaarheid van het IOK containerpark vanuit Vosselaar. Bewoners van Vosselaar kunnen

doorverwezen worden naar Turnhout, waar er een uitbreiding van de capaciteit is gepland door IOK.

Merksplas maakt zich zorgen over de ontsluiting van de IOK site en wenst eerst duidelijkheid te hebben over hoe de kanaalzone in Beerse en de IOK site ontsloten kan worden op het hogere wegennet, alvorens beslissingen te kunnen nemen over de inrichtingsprincipes van de Moerstraat als groene route.

Het behoud van brug 4 is echter cruciaal om het traject als groene fietsroute te kunnen laten functioneren.

Er zijn te veel onzekerheden over deze route waardoor het autonetwerk als negatief is beoordeeld.

### 2.2.2. HERKENBARE FIETSRUTE (TRAJECT 1)

De route is over het algemeen goed te volgen omdat het een logische verbinding vormt tussen Merksplas en Vosselaar. Opstal-Veldstraat-Hofeinde is bochtig en heeft onduidelijke afslagen: herkenbaarheid is hier een aandachtspunt.

Omdat het om een functionele fietsroute gaat die logisch is gesitueerd, is het niet nodig om de herkenbaarheid van de route te verbeteren met signalisatie of bebording. Indien toch gebruik wordt gemaakt van bewegwijzering, dan dient te worden aangesloten bij bestaande systemen (bijvoorbeeld wit bord met groene letters met bestemming er op) om de leesbaarheid voor fietsers te vergroten. De aanwezigheid van de Groene Route kan worden gecommuniceerd via kanalen zoals kaarten, schoolroutekaarten en de gemeentelijke websites.

De mogelijke opheffing van brug 4 (zie hierboven bij autonetwerk) is nadelig voor de fietsroute tussen Merksplas – Beerse – Vosselaar omdat de brug een cruciale schakel vormt. Het is voor de toekomst van een fietsroute tussen Merksplas en Vosselaar belangrijk om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om ook in de toekomst een brug te hebben op deze locatie.

De Herkenbaarheid van fietsroute hebben we positief beoordeeld.

### 2.2.3. KRUISPUNTEN AUTO-FIETSNETWERK (TRAJECT 1)

Er zijn 2 grote kruispunten met N-wegen aan begin en einde van het traject: namelijk de N124 en N12. Hier is het belangrijk dat de oversteek voor fietsers veilig wordt georganiseerd.

Het kruispunt van het Oosteinde met containerpark vormt een aandachtspunt. Recentelijk is hier een verhoogd kruispunt aangebracht om de snelheid te remmen.

Gezien het beperkt aantal kruispunten met hoofdwegen, hebben we dit onderdeel positief beoordeeld.

### 2.2.4. ACTIES OP NIVEAU VAN 'STRUCTUUR' (TRAJECT 1)

S1. Traject Oosteinde – Opstal verlagen naar Lokale 3

S2. Herkenbaarheid van route stimuleren door gebruik van communicatiekanalen (kaarten, schoolroutekaarten, gemeentelijke websites,...)

S3. Toekomst brug 4 als cruciale schakel in de fietsroute onderzoeken

S4. Verkeersveilige oversteek N-wegen

## 2.3. Gebruik

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
G1 Intensiteit fietsverkeer	Logische fietsverbinding: verbinding van twee kernen op een goed fietsbare afstand van ongeveer 5 kilometer	
G2 Intensiteit autoverkeer	Sluipverkeer op de route is een aandachtspunt door parallelle ligging aan N132. Huidige intensiteiten (154 motorvoertuigen in twee richtingen tijdens drukste ochtendspitsuur) is acceptabel voor het mengen van fiets en auto.	G1. Ontsluitingsstudie Beerse Oost afwachten voordat maatregelen genomen kunnen worden.
G3 Snelheid gemotoriseerd verkeer	Buiten bebouwde kom 70 km/u Binnen bebouwde kom 50 km/u	G2. Snelheid verlagen naar zone 30 BiBeKo en zone 50 BuBeKo
G4 Samenstelling verkeer	Vrachtverkeer op Moerstraat – Oosteinde Containerpark IOK ligt langs de route (bij Oosteinde)	G3. Beperking vrachtverkeer dat geen bestemming heeft in gebied door knippen brug 4. Afwachten resultaten ontsluitingsstudie Beerse Oost voordat maatregelen genomen kunnen worden.

### 2.3.1. INTENSITEIT FIETSVRACHTVERKEER (TRAJECT 1)

De route verbindt de kernen Merksplas en Vosselaar op een logische en directe manier. De afstand is goed fietbaar: ongeveer 5 kilometer. -

Dit onderdeel is als positief beoordeeld. -

### 2.3.2. SNELHEID GEMOTORISEERD VERKEER (TRAJECT 1)

Het gedeelte tussen het IOK en Merksplas is 90 km/u. Het gedeelte ter hoogte van het IOK heeft een maximum snelheid van 50 km/u in combinatie met een verhoging van de weg. Het gedeelte richting Vosselaar heeft een maximum snelheid van 70 km/u.

Voor het mengen van fietsers met autoverkeer zijn deze snelheden te hoog, met uitzondering van het gedeelte ter hoogte van het IOK.

Voor Vosselaar en Beerse is een maximum snelheid van 50 km/u voor de gedeeltes binnen de bebouwde kom haalbaar. Merksplas is geen voorstander van een verlaging van de snelheid op het gedeelte buiten de bebouwde kom naar 50 km/u. Indien de snelheid niet wordt verlaagd, is menging van fiets en auto niet mogelijk en zullen gescheiden fietsvoorzieningen moeten worden aangelegd.

We hebben dit onderdeel als negatief beoordeeld.

### 2.3.3. INTENSITEIT AUTOVERKEER (TRAJECT 1)

De route loopt parallel aan de N132 waardoor de route aantrekkelijk is voor sluipverkeer dat een alternatief zoekt voor de N132.

De hoeveelheid verkeer op het Oosteinde (154 motorvoertuigen tijdens het drukste spitsuur<sup>2</sup>) laat menging van auto met fiets toe.

We hebben dit onderdeel als positief beoordeeld.

<sup>2</sup> Startnota ontsluiting Beerse Oost april 2015

#### 2.3.4. SAMENSTELLING VERKEER (TRAJECT 1)

Het gedeelte Moerstraat-Oosteinde wordt gebruikt door vrachtverkeer, wat onder meer te maken kan hebben met het containerpark van het IOK dat halverwege tussen Merksplas en Vosselaar ligt. In principe is vrachtverkeer ongewenst op een Groene Route.

Tijdens het drukste ochtendspitsuur werden op het Oosteinde ter hoogte van de brug over het kanaal 154 motorvoertuigen in beide richtingen geteld (zie ook de voorgaande paragraaf). Onderstaande kaart laat het aandeel vrachtverkeer zien tijdens de ochtend- en avondspits. Als we de intensiteiten en de aandelen vrachtverkeer combineren dan levert dat het volgende op:

- - 97 motorvoertuigen richting Beerse waarvan ruim 12 % vrachtverkeer: ongeveer 12 vrachtwagens tijdens het spitsuur.
- - 57 motorvoertuigen richting Merksplas waarvan ruim 10% vrachtverkeer: ongeveer 6 vrachtwagens tijdens de spits.

Deze aantallen zijn hoog voor het mengen van auto met de fiets.

De tellingen op de Steenbakkersdam laten zien dat het aantal voertuigen op een werkdag het hoogste is tussen 6:00 en 16:00. De meeste vrachtbewegingen doen zich vooral voor gedurende de dag en minder tijdens de spitsuren. Het gaat dan om 15 à 19 vrachtwagens per uur per richting. Om te mengen met fiets is dit te veel.

Als de brug niet meer toegankelijk is voor autoverkeer, zal het aandeel auto- en vrachtverkeer ten noorden en zuiden van de brug ook verminderen. Na evaluatie van deze maatregel kan alsnog besloten worden voor andere maatregelen om ongewenst verkeer op de route te verminderen. Er is echter onduidelijkheid over het behoud van de brug op lange termijn. Een doorgang voor fietsers over het kanaal is cruciaal om de route te laten functioneren als groene fietsroute.

We hebben de samenstelling van het verkeer als negatief beoordeeld.

#### 2.3.5. ACTIES OP NIVEAU VAN 'GEBRUIK' (TRAJECT 1) -

G1. Sluipverkeer aanpakken. -

G2. Snelheid verlagen naar zone 30 BiBeKo en zone 50 BuBeKo -

G3. Beperking vrachtverkeer dat geen bestemming heeft in gebied. -

## 2.4. Inrichting en ontwerp

criterium Groene Route	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
i1 Voorrangssituatie	Groot gedeelte van de route heeft gelijkwaardige kruispunten	i1. Binnen verblijfsgebied overal voorrang van rechts instellen
i2 Wegbreedte en verharding	Het grootste deel van de route heeft een heel mooi smal profiel dat zich uitstekend leent voor het mengen van fiets en auto.	
i3 Fietsvoorzieningen	Het gedeelte in Vosselaar heeft middenbelijning in de bochten en rode suggestiestroken	i2. Middenbelijning en suggestiestroken niet vervangen
i4 Snelheidsremming	Een aantal kruispunten is verhoogd uitgevoerd. Sommige kruispunten zijn voorzien van attentieverhogende vlakken	i3. Als snelheid te hoog blijft: extra verhoogde kruispunten

Huidige situatie  
Beoordeling van traject 1:  
Merksplas-Vosselaar (4,8 km)



Het uitgangspunt van een Groene Route is dat de fietser een verkeersluwe omgeving heeft. Dat houdt in dat er niet te veel verkeer mag zijn, en dat er niet te hard wordt gereden. We gaan daarom bij het beoordelen van de inrichting van de weg uit van de volgende uitgangspunten als randvoorwaarde voor het ontwerp:

1. - Vooral bestemmingsverkeer, (bijna) geen doorgaand verkeer (B-Structuur).
2. - Maximum snelheid buiten de bebouwde kom is 50 km/u en binnen de bebouwde kom is 30 km/u (C-Gebruik).

### 2.4.1. VOORRANGSSITUATIE (TRAJECT 1)

De voorrangssituatie varieert op het traject. Een groot gedeelte heeft gelijkwaardige kruispunten die soms met attentieverhogende vlakken zijn gemarkeerd. In combinatie met zone-50 of zone-30 is dit correct, maar met de huidige snelheden niet. Of overal voorrang regelen, of snelheid omlaag en voorrang van rechts invoeren.

We hebben dit punt als niet conform beoordeeld.

### 2.4.2. WEGBreedTE EN VERHARDING (TRAJECT 1)

De rijbaan voor autoverkeer is over het algemeen smal. Een smalle rijloper heeft voorkeur vanwege het positieve effect op de snelheid van het autoverkeer. Op traject 1 (gedeelte tussen Merksplas en Vosselaar) is de wegbreedte geschikt voor het mengen van fietsers en auto's.

We hebben de wegbreedte als conform beoordeeld.

### 2.4.3. FIETSVOORZIENINGEN (TRAJECT 1)

Een groot deel van de route heeft helemaal geen voorzieningen en een mooi smal profiel waardoor de situatie goed voldoet aan de uitgangspunten van een groene route. Het gedeelte in Vosselaar is voorzien van fietssuggestiestroken. Dit heeft geen voorkeur, maar leidt niet tot een negatieve beoordeling. Vosselaar is voorstander van een uitdovend beleid wat fietssuggestiestroken betreft.



*Figuur 2 – Links huidige situatie met fietssuggestiestroken. Rechts toekomstige situatie zonder suggestiestroken*

We hebben de huidige fietsvoorzieningen als conform beoordeeld.

### 2.4.4. ACTIES OP NIVEAU 'INRICHTING EN ONTWERP' (TRAJECT 1)

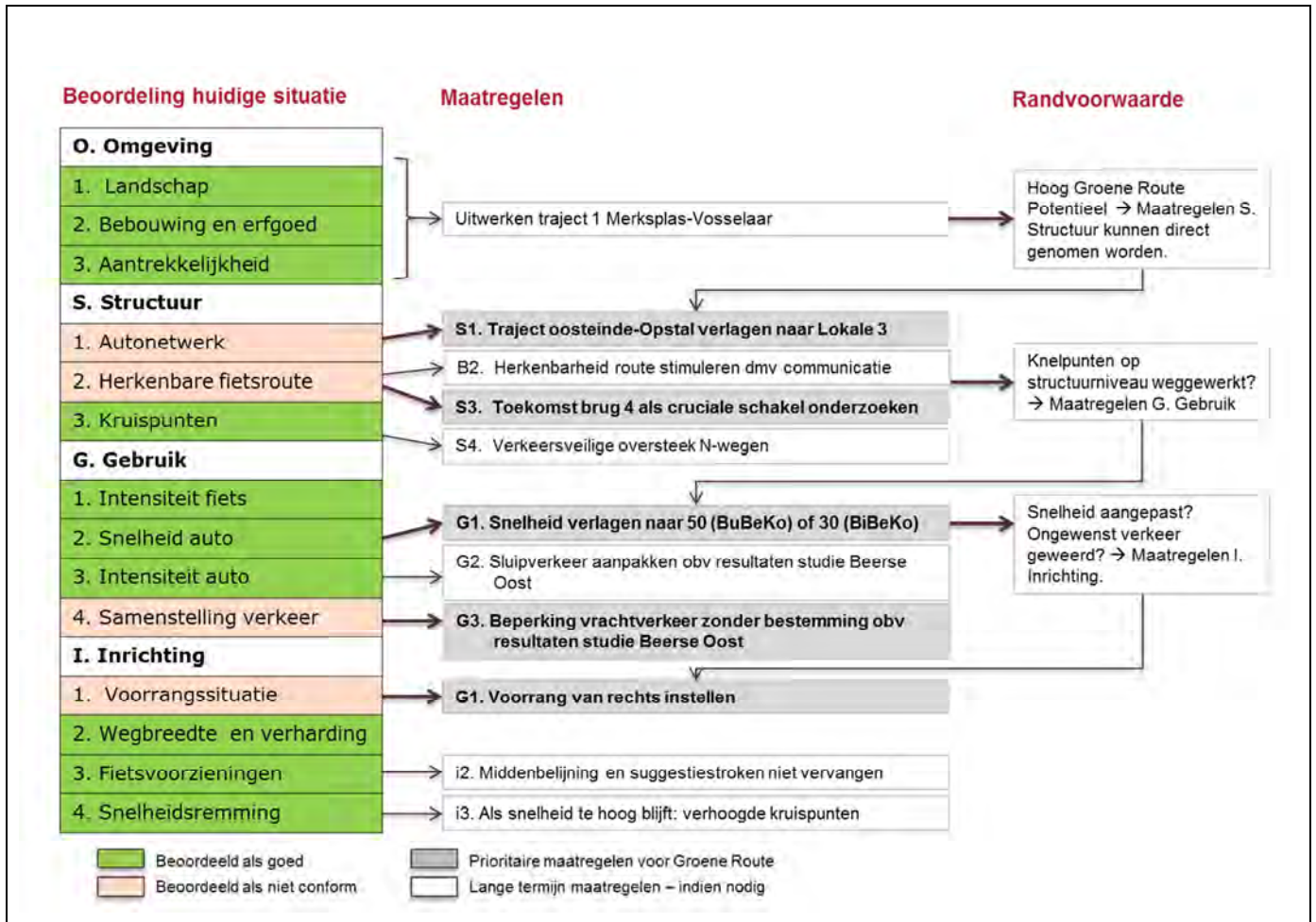
Voor **traject 1** kan worden uitgegaan van GEMENGD verkeer. De volgende acties zijn dan gewenst. -

- I1. 50 km-zone / 30 km-zone (C2) in combinatie met voorrang van rechts. -
- I2. Middenbelijning en suggestiestroken niet vernieuwen. Uitdovend beleid volgen.
- I3. Aanvullend kunnen enkele verhoogde kruispunten worden voorzien indien de snelheid op de weg hoog blijft.



### 3. Het maatregelenpakket

Het westelijk deel van de fietstangent rond Turnhout (Merksplas – Vosselaar) heeft een potentieel als Groene Route terwijl het oostelijk deel een beperkt potentieel heeft. De maatregelen hieronder hebben betrekken op traject 1: Merksplas-Vosselaar.



### 3.1.1. VOLGORDE VAN DE MAATREGELEN

De maatregelen zijn geordend naar volgorde. Het gehele traject is geschikt als Groene Route. Het schema op pagina **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.** geeft de maatregelen per wegsegment weer.

1. - Omgeving scoort hoog voor traject 1 waardoor maatregelen zich vooral richten op het versterken van het groene karakter.
2. - Op niveau van Structuur is de herkenbaarheid van de Groene Route een aandachtspunt bij richtingsveranderingen die niet logisch of intuïtief zijn. Communicatie zal bekendheid met de route verbeteren. Daarnaast vormt sluipverkeer een aandachtspunt. De ontwikkelingen rond brug 4 en brug 5 bieden de mogelijkheid om brug 4 in de toekomst te knippen voor autoverkeer waardoor sluipverkeer zal verminderen.
3. - Bij Gebruik bestaat de belangrijkste maatregel uit het invoeren van een zone-30 (BiBeKo) of een zone-50 (BuBeKo) op de omliggende kruisend lokale wegen. Daarnaast is een beperking van vrachtverkeer gewenst op trajecten die daar niet voor bedoeld zijn.
4. - De maatregelen bij Inrichting zijn voor traject 1 vooral gericht op effectief verlagen van de snelheid van autoverkeer ter hoogte van de kruisingen en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Wat belijning en fietssugestiestroken betreft wordt een uitdovend beleid gehanteerd.

## Bijlage 1 – Verslag werkbijeenkomst met gemeenten



Opmaak Fietsplan Noorderkempen –  
Groene Routes

Projectwerkgroep - Gemeenten

12 maart 2015 – 10u15 – 18u

De Trappisten - Westmalle

### Verslag

### AANWEZIGEN

AANWEZIG:

route	naam	organisatie	mail
<b>WG1 route Baarle-Hertog - Turnhout</b>	Mathias De Beucker	provincie Antwerpen	<a href="mailto:mathias.debeucker@provincieantwerpen.be">mathias.debeucker@provincieantwerpen.be</a>
	Kathy Van Aperen	provincie Antwerpen	<a href="mailto:kathy.vanaperen@provincieantwerpen.be">kathy.vanaperen@provincieantwerpen.be</a>
	Patrick Van Loock	provincie Antwerpen	<a href="mailto:patrick.vanloock@provincieantwerpen.be">patrick.vanloock@provincieantwerpen.be</a>
	Marjolein de Jong	Timenco	<a href="mailto:Marjolein@timenco.be">Marjolein@timenco.be</a>
	Wim De Beckker	Timenco	<a href="mailto:wim@timenco.be">wim@timenco.be</a>
	Ann Brosens	gemeente Baarle-Hertog	<a href="mailto:ann.brosens@telenet.be">ann.brosens@telenet.be</a>
	Patrick Van den Borne	gemeente Ravels	<a href="mailto:pat.vandenborne@gmail.com">pat.vandenborne@gmail.com</a>
	Lieve Dauginet	stad Turnhout	<a href="mailto:lieve.dauginet@turnhout.be">lieve.dauginet@turnhout.be</a>
<b>WG2 route Arendonk-Turnhout</b>	Mathias De Beucker	provincie Antwerpen	<a href="mailto:mathias.debeucker@provincieantwerpen.be">mathias.debeucker@provincieantwerpen.be</a>
	Kathy Van Aperen	provincie Antwerpen	<a href="mailto:kathy.vanaperen@provincieantwerpen.be">kathy.vanaperen@provincieantwerpen.be</a>
	Patrick Van Loock	provincie Antwerpen	<a href="mailto:patrick.vanloock@provincieantwerpen.be">patrick.vanloock@provincieantwerpen.be</a>
	Marjolein de Jong	Timenco	<a href="mailto:Marjolein@timenco.be">Marjolein@timenco.be</a>
	Wim De Beckker	Timenco	<a href="mailto:wim@timenco.be">wim@timenco.be</a>
	Lieve Dauginet	stad Turnhout	<a href="mailto:lieve.dauginet@turnhout.be">lieve.dauginet@turnhout.be</a>
	Dirk Sterckx	gemeente Arendonk	<a href="mailto:dirk.sterckx@arendonk.be">dirk.sterckx@arendonk.be</a>
	Leo Van Miert	gemeente Oud-Turnhout	<a href="mailto:leo.vanmiert@oud-turnhout.be">leo.vanmiert@oud-turnhout.be</a>
	Gert Van Echelpoel	gemeente Oud-Turnhout	<a href="mailto:gert.vanechelpoel@oud-turnhout.be">gert.vanechelpoel@oud-turnhout.be</a>
	Chris Brouwers	Provincie Antwerpen	<a href="mailto:chris.brouwers@provincieantwerpen.be">chris.brouwers@provincieantwerpen.be</a>
<b>WG3 route Merksplas-Vosselaar</b>	Mathias De Beucker	provincie Antwerpen	<a href="mailto:mathias.debeucker@provincieantwerpen.be">mathias.debeucker@provincieantwerpen.be</a>
	Kathy Van Aperen	provincie Antwerpen	<a href="mailto:kathy.vanaperen@provincieantwerpen.be">kathy.vanaperen@provincieantwerpen.be</a>
	Wim Peetermans	provincie Antwerpen	<a href="mailto:wim.peetermans@provincieantwerpen.be">wim.peetermans@provincieantwerpen.be</a>
	Marjolein de Jong	Timenco	<a href="mailto:Marjolein@timenco.be">Marjolein@timenco.be</a>
	Wim De Beckker	Timenco	<a href="mailto:wim@timenco.be">wim@timenco.be</a>
	Lieve Dauginet	stad Turnhout	<a href="mailto:lieve.dauginet@turnhout.be">lieve.dauginet@turnhout.be</a>
	Leo Van Miert	gemeente Oud-Turnhout	<a href="mailto:leo.vanmiert@oud-turnhout.be">leo.vanmiert@oud-turnhout.be</a>
	Gert Van Echelpoel	gemeente Oud-Turnhout	<a href="mailto:gert.vanechelpoel@oud-turnhout.be">gert.vanechelpoel@oud-turnhout.be</a>
	Nico Gillis	gemeente Vosselaar	<a href="mailto:nico.gillis@vosselaar.be">nico.gillis@vosselaar.be</a>
	Kurt Deveughele	gemeente Beerse	<a href="mailto:kurt.deveughele@beerse.be">kurt.deveughele@beerse.be</a>
	Gunter Roefs	gemeente Beerse	<a href="mailto:gunter.roefs@beerse.be">gunter.roefs@beerse.be</a>
	Rob Donckers	Gemeente Merksplas	<a href="mailto:rob.donckers@merksplas.be">rob.donckers@merksplas.be</a>

<b>WG4 route Malle-Turnhout</b>	Mathias De Beucker	provincie Antwerpen	<a href="mailto:mathias.debeucker@provincieantwerpen.be">mathias.debeucker@provincieantwerpen.be</a>
	Kathy Van Aperen	provincie Antwerpen	<a href="mailto:kathy.vanaperen@provincieantwerpen.be">kathy.vanaperen@provincieantwerpen.be</a>
	Wim Peetermans	provincie Antwerpen	<a href="mailto:wim.peetermans@provincieantwerpen.be">wim.peetermans@provincieantwerpen.be</a>
	Marjolein de Jong	Timenco	<a href="mailto:Marjolein@timenco.be">Marjolein@timenco.be</a>
	Wim De Beckker	Timenco	<a href="mailto:wim@timenco.be">wim@timenco.be</a>
	Lieve Dauginet	stad Turnhout	<a href="mailto:lieve.dauginet@turnhout.be">lieve.dauginet@turnhout.be</a>
	Nico Gillis	gemeente Vosselaar	<a href="mailto:nico.gillis@vosselaar.be">nico.gillis@vosselaar.be</a>
	Kurt Deveughele	gemeente Beerse	<a href="mailto:kurt.deveughele@beerse.be">kurt.deveughele@beerse.be</a>
	Gunter Roefs	gemeente Beerse	<a href="mailto:gunter.roefs@beerse.be">gunter.roefs@beerse.be</a>
<b>WG5 route Lilsedijk</b>	Danny Van Oeckel	gemeente Malle	<a href="mailto:danny.vanoeckel@malle.be">danny.vanoeckel@malle.be</a>
	Mathias De Beucker	provincie Antwerpen	<a href="mailto:mathias.debeucker@provincieantwerpen.be">mathias.debeucker@provincieantwerpen.be</a>
	Kathy Van Aperen	provincie Antwerpen	<a href="mailto:kathy.vanaperen@provincieantwerpen.be">kathy.vanaperen@provincieantwerpen.be</a>
	Marjolein de Jong	Timenco	<a href="mailto:Marjolein@timenco.be">Marjolein@timenco.be</a>
	Wim De Beckker	Timenco	<a href="mailto:wim@timenco.be">wim@timenco.be</a>
	Nico Gillis	gemeente Vosselaar	<a href="mailto:nico.gillis@vosselaar.be">nico.gillis@vosselaar.be</a>
	Kurt Deveughele	gemeente Beerse	<a href="mailto:kurt.deveughele@beerse.be">kurt.deveughele@beerse.be</a>
	Gunter Roefs	gemeente Beerse	<a href="mailto:gunter.roefs@beerse.be">gunter.roefs@beerse.be</a>
	Johan Bockx	gemeente Lille	<a href="mailto:johan.bockx@lille.be">johan.bockx@lille.be</a>

## AGENDA

- 10u15 – 11u15 : Route 6 – Turnhout – Baarle-Hertog
- 11u30 – 12u30: Route 3 – Arendonk – Turnhout
- 13u30 – 14u30: Route 5 – Oud-Turnhout – Turnhout – Vosselaar – Merksplas
- 14u45 – 15u45: Route 2 – Turnhout – Malle
- 16u00 – 17u00: Route 8 Lilsedijk

## VERGADERING

### 0. ALGEMEEN

Per route wordt kort de studie gekaderd, de definitie van de groene routes en de evaluatiemethodiek toegelicht en de mogelijke maatregelen besproken met de betrokken gemeenten.

De provincie beklemtoont dat het hier gaat om een ruimere methodiek die kan toegepast worden op andere potentiële groene routes. Indien dit het geval is wil de provincie de gemeenten graag ondersteunen bij het evalueren van deze potentiële routes.

Mathias benadrukt ook nog dat het gaat om functionele routes die twee verschillende punten verbinden via autoluwe wegen met en een hoogwaardige landschappelijke kwaliteit. Het gaat dus niet om een netwerk van routes.

De excel tabel is moeilijker leesbaar zonder voorkennis. Hij dient beschouwd te worden als een technische samenvatting van de toegepaste methodiek op de route. De afzonderlijke fiches zijn duidelijker en geven meer inzicht in de kenmerken en problemen op de routes.

Een centraal uitgangspunt is dat we zo min mogelijk maatregelen willen nemen om de kwaliteit van de Groene Route zo maximaal mogelijk te maken.

## 1. ROUTE 6 – TURNHOUT – BAARLE-HERTOG

1. De gemeenten beamen dat de grootste problemen zich bevinden op structuurniveau
2. Turnhout vraagt om mogelijk de kruispunten in de tabel te benoemen om de leesbaarheid te bevorderen
3. **Gebruik:** de snelheid is te hoog op de kruisingen (zijstraten) – fietsers komen uit het bos bij een slechte zichtbaarheid. Dit doet zich voor aan Heizijde, Dennenstraat en Domborgstraat,
4. Er is nu trajectcontrole op de N119 en dit is niet mogelijk bij verschillende snelheidsregimes, een snelheidsverlaging t.h.v. de kruisingen met het Belslijntje is dan ook geen optie.
5. Baarle-Hertog ziet fietsers in de voorrang niet zitten in de bebouwde kom. Iedereen ziet wel mogelijkheden op kruisingen met zeer rustige landelijke wegen, maar er is twijfel over de veiligheid omdat het principe niet gekend is. Turnhout: Afwisselen van voorrangsprincipe is verwarrend en nadelig voor de continuïteit, leesbaarheid en de veiligheid. Daarom als uitgangspunt dat de fietser bij alle kruispunten voorrang moet geven.
6. Baarle-Hertog: het is niet wenselijk het aantal verkeersborden uit te breiden om de voorrangregels aan te duiden.
7. Ravels: pleit voor de herinrichting van de fietsoversteeken met de N-wegen. In de onderhoudswerken van AWW wordt in 2015 een herasfaltering voorzien op de N132 vanaf de N119 over ongeveer 500 m, in 2016) wordt het kruispunt N119-N132 heringericht. Er is eveneens een goedgekeurde module 13 voor de N132 waarbij de oversteek van het Belslijntje ook wordt heringericht, bajonet alvorens men de N132 kan oversteken. Timing is echter niet gekend, jammer dat alle werken zo versnipperd aangepakt worden. Ravels pleit voor een veilige fietsverbinding vanaf het Belslijntje via de N132 richting hun bedrijventerrein en woonwijken.
8. Het 70 km/u regime kan niet verlaagd worden. De 3 oversteeken van het Bels Lijntje zorgen niet voor onoverkomelijke problemen mits de veiligheid verhoogd wordt. Algemene vraag om de fietsers fysiek te doen stoppen aan de N-wegen.
9. Als gevolg van het gebruik door grote groepen fietsers is de oversteek door middel van een midden eiland niet wenselijk.
10. T.h.v. de oversteeken niet met paaltjes werken omdat hiermee veel eenzijdige fietsongevallen gebeuren.
11. Baarle-Hertog merkt op dat het praktisch niet mogelijk is om erg snel te rijden ter hoogte van de fietsoversteekplaatsen met lokale wegen.
12. De fietsroute kan eventueel in de voorrang geplaatst worden onder volgende voorwaarden:
  - Snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt afgedwongen door geschikte maatregelen;
  - De route is herkenbaar en/ of bekend bij de gebruikers;
  - En mentaliteitswijziging is noodzakelijk (belangrijke rol voor communicatie en informatie).
13. Besluit **voorrang:**
  - De aanwezigen pleiten ervoor om de fietser nergens in de voorrang te plaatsen;
  - De fietser moet wel goed zichtbaar worden gemaakt bij de oversteeken;
  - Pro actieve inrichting en maatregelen;
  - De snelheid van het gemotoriseerd verkeer dient ter hoogte van de oversteeken zo laag mogelijk te zijn.
14. De oversteek Hollandsestraat – station dient bij de herinrichting van het station bijzondere aandacht te krijgen.
15. Bij voorkeur worden kansen meegenomen in het structureel onderhoud van AWW. Noodzakelijk is dan ook dat er tijdig tussen de actoren wordt gecommuniceerd.
16. **Verlichting:**
  - Bubeka: bij voorkeur onverlicht
  - Negatieve ervaring in Ravels met verlichting die enkel brand op detectie, licht niet enkel op bij fietsers en wandelaars, maar ook door dieren die passeren.
  - Proefprojecten lopen met groene LED verlichting in Nederland. (graag info bezorgen aan provincie)
  - Probleem is sociale veiligheid (fiets heeft zelf goede verlichting om te kunnen rijden in het donker)

- Visie: Bels Lijntje = onverlicht. Er is een verlicht alternatief nl. de verkeersweg.
- 17. Baarle-Hertog vraagt of het lokaal **vrachtverkeer** toegelaten blijft. Dit is zo. Enkel het doorgaand vrachtverkeer wordt bij voorkeur geweerd.
- 18. Turnhout vraagt naar de ambitie van deze studie. Doel is dat de visie wordt gevormd en samen met de maatregelen wordt opgenomen in het lokaal mobiliteitsbeleid. Het is nog niet duidelijk hoe de subsidiëring zal verlopen. Sommige delen van de GR zitten op een BFF (bestaande subsidiëring) ander niet.
- 19. Chris Brouwers licht het nieuwe subsidieprincipe toe. (zie bijlage)
- 20. Indien knelpunten via de PCV kunnen geagendeerd worden kan de maatregel door AWV gefinancierd worden.
- 21. Een goede coördinatie tussen AWV en o.a. de Provincie verdient bijzondere aandacht.

## 2. ROUTE 3 – ARENDONK – TURNHOUT

1. Het belangrijkste probleem voor de **omgeving** bevindt zich in het stedelijk gebied.
2. Voor het gedeelte Arendonk zijn maatregelen gepland op de N118 met uitvoering eind 2015.
3. **Structuur:** om het functioneel gebruik te kennen doet men best beroep op de bestaande schoolverplaatsingen.
4. Potentiële aftakking, GR Oud-Turnhout - Ravels
5. Oud-Turnhout: er is nu een onveilige situatie ter hoogte van de kerk.
6. Sommige (trage) wegen zijn niet goed berijdbaar het hele jaar door.
7. Er is een tunnel voorzien in het streefbeeld R13-N12-N19-N132-N140 en N18. Dit streefbeeld is nog niet goedgekeurd.
8. De N18 slijbt dicht waardoor er sluisverkeer ontstaat via het sportpark de Hoogt en langs de Kerk vanuit de Steenweg op Oosthoven.
9. De Aa-vallei heeft wel een hoge omgevingskwaliteit.
10. De bestaande brug over de Aa dient onderdeel te worden van een wegverbetering.
11. Een alternatieve weg op de grens van het publieke en private domein is een mogelijke toekomstvisie. Oud-Turnhout kijkt of de mogelijkheid bestaat om aan te sluiten bij de nieuw in te richten sportzone.
12. Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat er onverharde delen van de route gebruikt worden door off-road motoren (enduro's).
13. **Gebruik:** Snelheid van gemotoriseerd verkeer en medegebruik door motoren zijn de belangrijkste knelpunten.
14. Er zijn argumenten voor beslissing van de Gemeenteraad:
  - Aanwezigheid toeristische route;
  - Aanwezigheid scholen ;
  - De route wordt al door heel veel fietsers gebruikt.
15. Extra dolomiet verharding op onverharde delen van de route.
16. Arendonk: zone 30 enkel in schoolomgevingen. Zone 50 is wel haalbaar in bebouwd gebied.
17. **Inrichting:** voorrang van rechts is logisch. Dit veronderstelt ook geen gebruik van borden.
18. Herkenbaarheid is belangrijkste. Liever geen wegwijzers, eerder voorkeur voor wegmarkering (fietsers en chevrons) op wegdek op cruciale punten. Mogelijk ook in midden van de rijbaan zodat gemotoriseerd verkeer deze moet kruisen (attentieniveau verhogend)
19. Aandacht wordt gevraagd voor uniformeren van de maatregelen en duurzame maatregelen. Sjablonen van fietsers = ok, rode ondergrond gaat te ver (ook verwarring mogelijk met fietsstraat dus niet wenselijk)
20. **Verlichting:** geen verlichting langs GR 's nachts. Er is een minimum aanwezig dat zal blijven bestaan (wordt onderhouden of vervangen).
21. Subsidiereglement wordt toegelicht door Chris Brouwers. Zie bijlage

### 3. ROUTE 5 – OUD-TURNHOUT – TURNHOUT – VOSSELAAR – MERKSPLAS

1. 'Verkeersluw' in definitie steunt niet op absolute aantallen
2. Er is een nieuwe brug over kanaal gepland waardoor er een nieuwe functie mogelijk wordt voor brug 4. NV de Scheepvaart zal hiervoor een andere brug niet meer vervangen na slijtage. Beerse wil brug 4 hiervoor opgeven. Dit is echter nadelig voor de fietsroute Merksplas-Vosselaar.
3. Probleem is **IOK containerpark**. Als brug 4 niet meer bruikbaar is voor gemotoriseerd verkeer kan Vosselaar gebruik maken van brug 5 (centrum Beerse ) of meer wenselijk op termijn gebruik maken van IOK containerpark van Turnhout. Merksplas zal altijd gebruik moeten blijven maken van IOK Beerse. Voor Vosselaar is het afsluiten van brug 4 pas bespreekbaar als het containerpark van Turnhout uitgebreid is. De mogelijkheden over het al dan niet afsluiten van de brug moeten ook bekeken worden vanuit de studie 'ontsluiting Beerse oost'.
4. **Snelheid**: 70km/u standaard, 50 km/u ter hoogte van IOK. 90 km/u richting Merksplas.
5. Vosselaar en Beerse: 50km/u bibeko is haalbaar
6. Merksplas: 50 km/u bubeko is niet haalbaar, niet te handhaven (ook onderdeel van andere politiezone). Gemengd verkeer is op dat traject dan niet mogelijk.
7. **Sluipverkeer** wordt opgelost door down graden brug. Eerst doorvoeren van de knip, dan evalueren en eventueel bijsturen.
8. **Suggestiestroken**: Vosselaar is geen voorstander. Eerder uitdovend beleid voeren naar bestaande suggestiestroken. Signalisatie en markering om de herkenbaarheid te verbeteren gaat de frequente gebruiker van de functionele route niet helpen. Eerder concentreren op wat kan verbeterd worden en minder op bewegwijzering, herkenbaarheid en identiteit. Identiteit kan gecommuniceerd worden via andere kanalen (kaarten, schoolroutekaarten, website,...) Pro's markering en pro's bewegwijzering, meningen verdeeld. Wel eenduidig, indien bewegwijzering, niets nieuw uitvinden, kies bestaande systemen o.w.v. herkenbaarheid. Enkel aanduidingen indien het nodig geacht wordt.

### 4. ROUTE 2 – TURNHOUT – MALLE

1. **Structuur**: Dit is een top-route, goed alternatief voor de N12. De herkenbaarheid en continuïteit zijn hier in orde. Inrichting is gericht op centrumfunctie.
2. Probleem is waar precies het begin en eindpunt zijn. Station? Aftakken naar scholen?
3. **Malle**: voorkeur om te stoppen aan Berkhovenstraat. Er is een historische trage weg (atlas buurtwegen) die nog in gebruik is. Nadeel is dat deze weg niet heel het jaar door berijdbaar is. Juridisch is er geen probleem. Het is enkel een kwestie van materialiseren en bekendmaken dat er een nieuwe schakel in het fietsnetwerk is opgenomen.
4. **categorisering**: 24% van de route gaat over Lokale II door Beerse. Om de fietsfunctie van de weg te laten primeren is het wenselijk de verkeersfunctie te verlagen tot een lokale III. Beerse ziet dit echter niet zitten. .
5. **Snelheid**: op LT wordt de snelheid aangepakt tussen Malle en Beerse. Bubeko blijft het nog moeilijk –snelheid is nog aan de hoge kant. In oostelijke richting (Metallo Chimique) is de snelheid in orde.
6. **Turnhout**:
  - De leesbaarheid en de fietsvriendelijkheid van de Kongostraat kan in vraag gesteld worden. Hoe diep moeten de Groene Route tot in het centrum gaan? Er wordt geopteerd niet te stoppen aan de R13 maar zeker verder te gaan tot aan de Koningin Astridlaan. Hoe verder in het centrum, hoe meer fietsers zullen afwijken van de route i.f.v. hun bestemming.
  - De stad dient na te gaan hoe lokale routes vormgegeven worden en hoe dit mee wordt genomen in andere verkeerskundige ontwikkelingen (bijvoorbeeld circulatieplannen) en nieuwe ruimtelijke projecten. In de huidige situatie is de vormgeving niet goed afgestemd op het gewenst gebruik. Er kan niet vlot gefietst worden.
  - Voorgesteld wordt om net voorbij de ring te eindigen ter hoogte van de scholencampus
7. **Verlichting**: de tendens is minder verlichting. Wel conflict daardoor met sociale veiligheid. Als mensen in groep fietsen is er geen probleem met sociale veiligheid. De 'eenzame fietser' is een uitzondering (Vosselaar). Er is een verlicht alternatief aanwezig. Is 'groene verlichting' een oplossing in de toekomst? Proefprojecten lopen.

8. **Vosselaar:** Geen probleem. Er is veel functioneel gebruik van de route. Er wordt nagedacht over circulatie (lussen, knippen,...).
9. **Beerse:** In de dorpskernvernieuwing is gemengd verkeer voorzien. Probleem rijst met 70 km/u en gemengd verkeer. Mogelijk kan de snelheidslimiet verlaagd worden tot 50 km/u ondersteund door maatregelen. Verandering van status van de weg is niet nodig volgens Beerse (nu lokale 2).
10. **Malle:** De oude buurtwegen 23 en 32 zijn privaat met openbaar karakter. De schoolomgevingen zijn aangepakt (zone 30), waarbij er in de Smekenstraat fietspaden zijn aangelegd. De route doorheen de woonwijken stelt geen probleem. De Steenovenstraat kan toegankelijker gemaakt worden. De Slachterijstraat is een sluiproute. Signalisatie is niet nodig omdat fietsers in hoofdzaak functionele gewoontegebruikers zijn. Promotie van de route (op kaart zetten schoolroutekaarten, ...) is wel wenselijk. Tevens wordt gevraagd om de route te koppelen aan de TPA routes.

## 5. ROUTE 8 LILSEDIJK

1. Het gaat om een logische bestaande route met een hoog potentieel voor een Groene Route.
2. Beerse:
  - Studiewerk voor aanleg fietspaden in industrieterrein is klaar. Uitvoering volgt.
  - Lilsedijk wordt afgebogen zodat het verkeer zich beter kan oriënteren.
  - Er zijn tellingen uitgevoerd. Aantallen zijn aanzienlijk vooral bij shiftwissels.
  - Bruggetje kan gelaten worden zoals het is – geen aanpassingen nodig.
3. De Groene Route uit de Mobiliteitsstudie Noorderkempen ging uit van een route tot E34. Het zuidelijke deel betreft een oefening tot routebepaling.
4. E34 – Lille
  - De getekende variant tussen de E34 en noordkant Lille is een goede optie voor de Groene Route omdat deze weg rustig is en een relatief smal profiel heeft.
  - Gebruikmaken van de Oevelbergweg over de E34 en dan de mountainbikeroute langs de E34 is niet weerhouden als optie.
  - Variant voor de getekende route: brug E34 – Rolleken – Houtzijde – de Dijken - Hoeksken. Deze route eindigt in het centrum van Lille. Weg is breed: 6 meter beton. Snelheid van 50 km/u is moeilijk te handhaven, maar verlagen van snelheidsregime zal – op termijn – wel een verlaging van de snelheid meebrengen. Er is weinig verkeer op de weg.
5. Er is veel verkeer op de N153 a.g.v. de ontsluitende functie naar de gewestweg.
6. De uitvoering van de rotonde op de afrit (cfr. Zoersel) is voorzien in juni 2015.
7. Het is wenselijk de mountainbike route te scheiden van de gewone fietsroute.
8. **Signalisatie:** (Lille) geen markering op de rijbaan. Als het echt moet liefst gebruik maken van bestaande borden instrumentarium.
9. Zandweg achter Lilsedijk is grondgebied Lille. De verharding op deze weg kan best verbeterd worden.
10. Er situeert zich geen schoolverkeer op deze route, de route wordt wel gebruikt door werknemers die in Beerse werken (of omgekeerd). Hoogste intensiteiten worden waargenomen in het weekend.

Leuven,

18 maart 2015



## Subsidies fietsinfrastructuur

Vanaf 1 maart 2015: nog meer focus op fietsostrades

aanleg route	totale subsidie	Vlaamse overheid	provincie Antwerpen
<b>FIETSOSTRADES</b>	<b>100%</b>	<b>40%</b>	<b>60%</b>
functionele route	80%	40%	40%
alternatieve route	60%	30%	30%
toeristische fietspaden	0%	0%	0%

- Fietsoversteekplaatsen gewestwegen: agenderen op PCV
- Ongelijkvloerse kruisingen gewestwegen: samenwerkingsovereenkomst VI
- **Verkeerscirculatiemaatregelen kosten geen geld en hebben grote impact op het autoluwe karakter om uw route fietsvriendelijk te maken.**