

Dienst Mobiliteit

Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit



Groene Routes Noorderkempen
BEOORDELING GROENE FIETSROUTES
EN VOORSTEL VOOR MAATREGELEN
Route 6: Turnhout-Baarle

Gemeenten Turnhout, Ravels en Baarle-Hertog
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

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
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 6: Turnhout – Baarle

Inhoud

1. Inleiding	2
1.1. Probleemstelling / aanleiding	5 -
1.2. Doel van de opdracht.....	5 -
1.3. Wat zijn Groene Routes?	6 -
1.4. De selectie en beoordeling van een Groene Route	7 -
2. Analyse Turnhout – Baarle.....	9
2.1. Omgeving	10 -
2.1.1. Landschap en groen.....	10 -
2.1.2. Bebouwing en erfgoed.....	11 -
2.1.3. Aantrekkelijkheid.....	11 -
2.1.4. Acties op niveau van 'Omgeving'	11 -
2.2. Structuur	12 -
2.2.1. Autonetwerk	12 -
2.2.2. Herkenbare fietsroute	12 -
2.2.3. Kruispunten auto-fietsnetwerk	13 -
2.2.4. Acties op niveau van 'Structuur'	13 -
2.3. Gebruik.....	14 -
2.3.1. Intensiteit fietsverkeer	14 -
2.3.2. Snelheid gemotoriseerd verkeer	14 -
2.3.3. Intensiteit autoverkeer.....	15 -
2.3.4. Samenstelling gemotoriseerd verkeer.....	15 -
2.3.5. Acties op niveau van 'Gebruik'.....	15 -
2.4. Inrichting en ontwerp	16 -
2.4.1. Voorrangssituatie	16 -
2.4.2. Wegbreedte en verharding.....	17 -
2.4.3. Fietsvoorzieningen	18 -
2.4.4. Snelheidsremming	18 -
2.4.5. Acties op niveau van 'Inrichting en ontwerp'	18 -
2.5. Samenvatting van de beoordeling en maatregelen.....	19 -
3. Het maatregelenpakket.....	20
3.1.1. Volgorde van de maatregelen.....	20 -
3.1.2. Overzicht maatregelen Groene Route	22 -
Bijlage 1 – Verslag werkbijeenkomst met gemeenten	24
Bijlage 2 – Excel tabel Analyse	31

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."

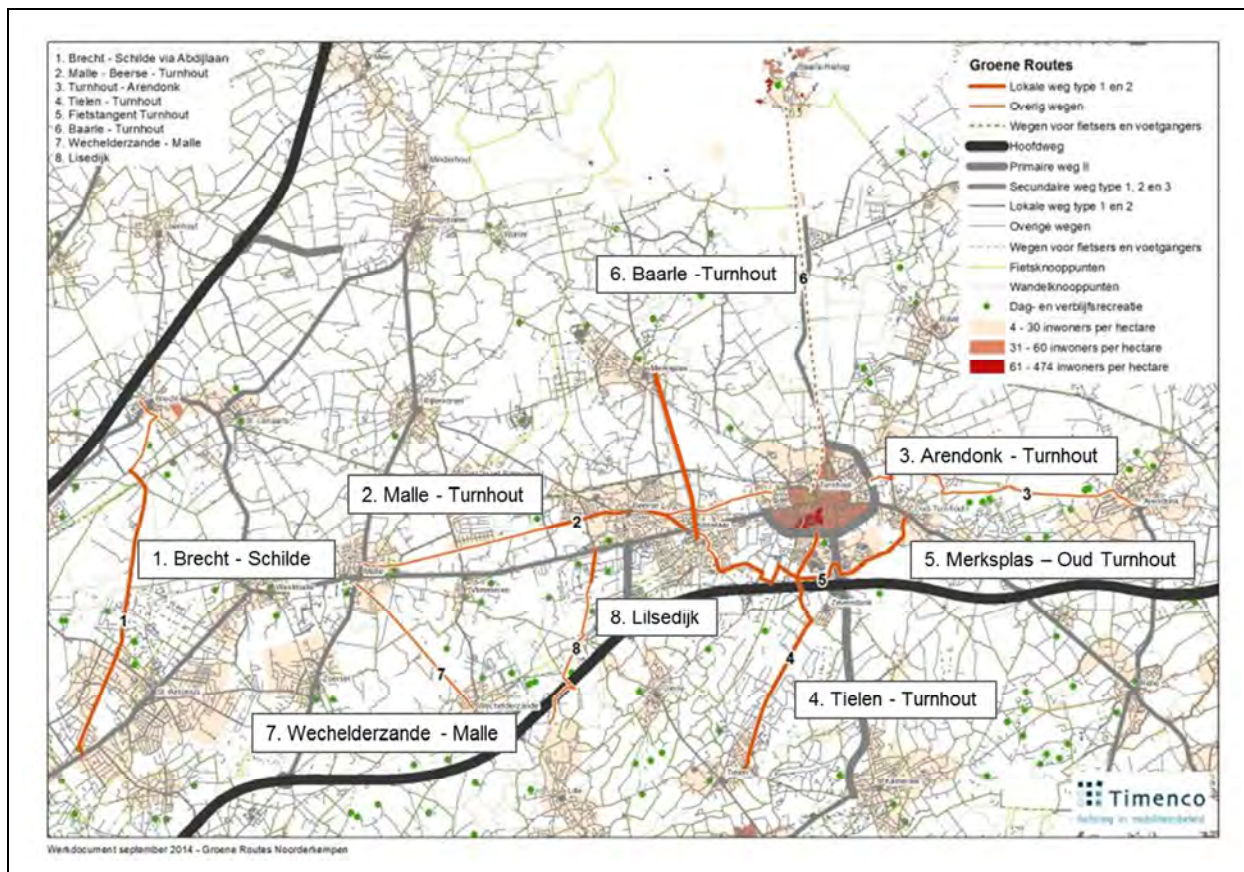
1.2. Doel van de opdracht

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
5. Tangent Merksplas-OudTurnhout (relatie met bruggen van het Kanaal Schoten-Turnhout-Dessel)
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 Routes¹ 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 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.

¹ 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.

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 infrastructuren 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 Turnhout – Baarle (route 6)

Algemene positionering van de route

De route is ongeveer 13 km lang (traject Turnhout – Baarle Hertog) en autovrij en is gekend als het Bels Lijntje. De route verbindt Turnhout met Baarle-Hertog en gaat verder tot Tilburg. In Turnhout sluit de route aan op de stationsomgeving en het stadscentrum (scholen, kantoren, winkels, cultuurcentrum, ...).

Vanaf de Guldensporenlei ligt er in de Hollandsestraat aan dubbelrichtingsfietspad. Het fietspad is gescheiden van de rijweg met een haag en er zijn geen kruispunten. Vrij snel buigt het fietspad af van de straat. Naast het fietspad ligt een buurtparkje, aan de overzijde van de spoorlijn ligt een groter park. De fietsroute kruist het kanaal via een brug en er is aansluiting op het jaagpad.

De noordzijde van het kanaal wordt de komende decennia ontwikkeld. Het ruimtelijk concept is opgevat vanuit drie woonclusters in een groene vinger park, om zo het groen landelijke karakter te bewaren. De fietsroute ligt hier op een talud, een voormalige spoorwegbedding (spoorlijn Turnhout-Tilburg). In het noorden van Turnhout ligt het Turnhoutse Vennengebied.

Ten noorden van de N132 fietst men voorbij het gehucht Weelde Statie. Vervolgens passeert men de grens met Nederland. Het grensgebied is hier heel grillig en wordt de enclave Baarle-Hertog (B) Baarle-Nassau (NI) genoemd. Deze gemeente bevat kavels zowel op Nederlands als Belgisch grondgebied. Het is een Belgisch 'eiland' in Nederland met een complex grenzenspel tot op perceelsniveau. Baarle is dan ook een toeristische trekpleister.

De route gaat verder tot in Tilburg, door agrarisch gebied. In de dorpskernen en de woonwijken is de route ingebed in een groene buffer. Ten zuiden van Alphen is de spoorwegbedding niet meer leesbaar omdat er een bedrijventerrein op is gebouwd. De fietser wordt langs wegen met fietspaden er omheen geleid. Ten noorden van Alphen kan men terug over het Bels Lijntje fietsen. In Tilburg eindigt de route op de Baronnielaan, de laatste 1.500 m van de route is verdwenen en vindt geen aansluiting meer op de spoorlijn Breda – Eindhoven.

2.1. Omgeving

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie
O1 Landschap en groen	<ul style="list-style-type: none"> • Grootste gedeelte route door groengebied (natuur, agrarisch) • Gedeeltes in Turnhout, Weelde Baarle: woongebieden • Ambachtelijke bedrijven of KMO's in Turnhout
O2 Bebouwing en erfgoed	<ul style="list-style-type: none"> • Ongeveer de helft van de route gaat door traditioneel landschap of zones met ankerplaatsen.
O3 Aantrekkelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> • 100% weg voor fietsers en voetgangers • Geen verlichting langs het gedeelte dat door het natuurgebied loopt.



Oude station van Baarle (www.vvvbaarle.nl)

- Groene Routes
- Hoofdweg
- Primaire weg II
- Secundaire weg type 1, 2 en 3
- Lokale weg type 1 en 2
- Overige wegen
- - - Wegen voor fietsers en voetgangers
- Erfgoed relictien
- 4 - 30 inwoners per hectare
- 31 - 60 inwoners per hectare
- 61 - 474 inwoners per hectare
- Erfgoed ankerplaats
- Relictzones
- Traditioneel landschap



2.1.1. LANDSCHAP EN GROEN

De voorziene route van Turnhout naar Baarle heeft een duidelijk Groene Route potentieel. Meer dan de helft van de route loopt door het Land van Turnhout-Poppel een gevarieerd traditioneel landschap met akkers, weilanden, heide, bossen en vennen. Deze zone is een natuurgebied van Europees belang. In het gebied liggen nog zandwegen die typerend zijn voor de Kempen. Langs de route staat ter hoogte van het ven Kleine Klotteraard een uitkijktoren in het Turnhouts Vennegebied (een Erfgoed ankerplaats). Niet ver van de route is ook het bezoekerscentrum Klein Engelandhoeve gevestigd (langs de N119 nabij de Dombergstraat).

Het landschap tussen Weelde en Baarle is een monotoon landschap dat bestaat uit akkers en weilanden, kenmerkend voor de Noorderkempen (grote landbouwpercelen). Langs de fietsroute (oude spoorwegbedding) zijn nog altijd kleine landschapselementen te vinden.

Omwille van de landschappelijke kwaliteit rondom een groot gedeelte van de route is dit onderdeel als positief beoordeeld.

2.1.2. BEBOUWING EN ERFGOED

Het Bels Lijntje is een oude spoorlijn die Turnhout met Tilburg verbindt via Baarle-Hertog (Be) en Baarle-Nassau (NI). Het spoorlijntje en het stationsgebouw dat nog langs de route ligt, zijn vanuit historische perspectief interessant. Baarle zelf is inmiddels een toeristische trekpleister, onder andere vanwege het complexe verloop van de grenzen dat soms tot op perceel niveau gaat.

Binnen een straal van 200 meter rondom de route liggen ongeveer 30 objecten die voorkomen op de lijst van Erfgoed relictten (op basis van een GIS analyse). Ze variëren van het de oude ambtswoning voor de stationschef en de ontvanger van de tol tot begijnhuizen en oude hoeves.

Erfgoed is positief beoordeeld.

2.1.3. AANTREKKELIJKHEID

De route passeert een grote variëteit aan landschappen en bebouwde omgevingen van een hoge kwaliteit. De route is gevarieerd, hoewel sommige delen van de route wat monotoon zijn.

Langs het gehele traject wordt niet geparkeerd.

De gedeeltes van de route die door natuurgebied lopen, zijn niet verlicht. Het gaat hierbij om ongeveer de helft van de route, maar er is een alternatief via de N119. Dit sluit aan bij de visie dat Groene Routes in principe 's nachts niet verlicht zijn tenzij de route een belangrijk functioneel gebruik zonder verlicht alternatief heeft waardoor verlichting gewenst is. Het is mogelijk om te werken met verlichting die enkel brandt als er fietsers zijn, maar ervaringen van onder andere Ravels laten zien dat ook dieren gedetecteerd worden waardoor de verlichting te vaak aanspringt. Een andere optie is groene LED-verlichting die minder hinderlijk is voor fauna. Hiermee lopen nu testen, onder andere in Nederland.


De aantrekkelijkheid van de route is als positief beoordeeld.

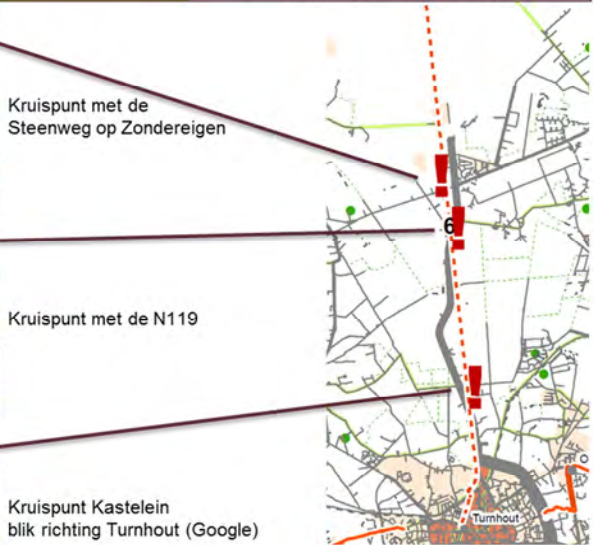
2.1.4. ACTIES OP NIVEAU VAN 'OMGEVING'

O1. Indien vanwege intensief functioneel gebruik van de route toch verlichting in buitengebied gewenst is: verlichting kiezen die zo min mogelijk hinder veroorzaakt.

2.2. Structuur

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
S1 Autonetwerk	Autonetwerk parallel. Groene Route is autovrij.	
S2 Herkenbare fietsroute	Herkenbaar eigen tracé Fietsbrug in Baarle is aandachtspunt	S1. Aansluitingen die nu onduidelijk zijn verbeteren
S3 Kruispunten auto- fietsnetwerk	4 kruispunten met N-wegen	S2. Kruispunt met Heizijde en kruispunt met Hollandsestraat in Turnhout in relatie tot nieuwe ontwikkelingen nader bekijken.





Kruispunt met de Steenweg op Zondereigen

Kruispunt met de N119

Kruispunt Kastelein
blik richting Turnhout (Google)

2.2.1. AUTONETWERK

De route is ongeveer 13 km lang (traject Turnhout – Baarle Hertog) en autovrij. De N 119 loopt parallel aan het Bels Lijntje en verbindt Turnhout met Baarle en verder richting Nederland. Fietsers komen alleen auto's tegen bij het kruisen van de hoofdwegen en aan het begin en einde van het traject in Turnhout en Baarle.

Het Autonetwerk hebben we positief beoordeeld.

2.2.2. HERKENBARE FIETSRUTE

De Groene Route via het Bels Lijntje loopt over een duidelijk herkenbare infrastructuur. Vanuit de omliggende wijken kan worden aangetakt op de route, maar op een aantal plaatsen is dit onduidelijk of ontbreken rechtstreekse verbindingen, bijvoorbeeld in Baarle. Een aandachtspunt in Turnhout is de recent gebouwde fietsbrug waardoor er momenteel geen aansluiting meer is tussen het Bels Lijntje en de Uitbreidingsstraat. Het niveauverschil is te groot, en de Uitbreidingsstraat gaat onder het Bels Lijntje door (brug).

De Herkenbaarheid van fietsroute hebben we positief beoordeeld.

2.2.3. KRUISPUNTEN AUTO-FIETSNETWERK

Het Bels Lijntje kruist 4 keer een N-weg en verschillende lokale wegen (zie onderstaande tabel).

gemeente	Turnhout											Ravels		Baarle Hertog - Baarle Nassau										
straatnaam kruispunt																								
belangrijk kruispunt																								
straatnaam	Station	Hollands	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Ni	Bels-lijntje	Ni	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Ni	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje
straatnaam kruispunt	Station	Hollands	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Ni	Bels-lijntje	Ni	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Ni	Bels-lijntje	Bels-lijntje	Bels-lijntje
		k. Snieidersstraat	afkapping naar jaagpad	afkapping naar jaagpad		Heizijde	Dennenstraat	Bels-lijntje (sec I)	Dombergstraat	trage weg	Bels-lijntje (sec I)	N132 (lok I)	Bels-lijntje	Zevenhuizenbaan	Schalunen	Schalunen	Donkerstraat	Pastoor de Kaeistraat	Bels-lijntje	N639	Leliestraat	Reigerlaan	Sportlaan	
totale afstand 13,3 km	meters	120	530	170	505	755	660	450	2205	975	1165	2260	1290	660	540	800	255	0	0	0	0	0	0	
verhouding afstand		0,9%	4,0%	1,3%	3,8%	5,7%	0,3%	3,4%	16,6%	7,3%	8,8%	17,0%	9,7%	5,0%	4,1%	6,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		
G1 verkeerstellingen fiets	BIBEKO											BUBEKO												
G2 BIBEKO/BUBEKO	BIBEKO											BUBEKO												
max snelheid tracé	30	30 F99?											?											
max snelheid zijstraten	30	50											70-90?											
G3 verkeerstellingen pae	Weinig verkeer: op basis van expertkennis																							
G4 samenstelling verkeer	enkel fietsers																							
busroutes	nee																							
wachtroute	nee																							
G1 intensiteit fietsverkeer																								
G2 snelheid																								
G3 intensiteit auto																								
G4 samenstelling verkeer																								

De kruispunten met de N-wegen zijn zowel voor de fietser als voor de automobilist vaak onverwacht en vormen daardoor een belangrijk aandachtspunt gezien de hoge snelheid van het autoverkeer. De kruispunten met de overige wegen zijn wat drukke en zichtbaarheid divers en vormen eveneens een aandachtspunt. Slechte zichtbaarheid van de kruispunten is onder andere een probleem bij de Heizijde, Dennenstraat en Dombergstraat.

De kruising met de Heizijde moet nader worden bekeken in relatie tot de nieuwe ontwikkelingen in de omgeving. Wat wordt de functie van deze lokale weg? Het is mogelijk dat er nieuwe fietsroutes aangesloten worden op het Bels Lijntje bij de ontwikkeling van Heizijde richting Sint Jozef ziekenhuis en Merksplas.

Bij niveau I – Inrichting en Ontwerp worden maatregelen voorgesteld om de veiligheid van de kruispunten te verbeteren.

Gezien het geringe aantal grote kruispunten, hebben we dit onderdeel positief beoordeeld.

2.2.4. ACTIES OP NIVEAU VAN 'STRUCTUUR' -

S1. Aansluitingen die nu onduidelijk zijn verbeteren. -

S2. Kruispunt met Heizijde en kruispunt met Hollandsestraat in Turnhout in - relatie tot nieuwe ontwikkelingen nader bekijken.

2.3. Gebruik

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
G1 Intensiteit fietsverkeer	Belangrijke noord-zuid fietsverbinding voor fietsers. Ook recreatief interessant. Gemiddeld 250 fietsers/rijrichting/dag op weekdays tot 380 fietsers/rijrichting/dag op zondag.	
G2 Snelheid gemotoriseerd verkeer	Kruisend verkeer: <ul style="list-style-type: none"> • 70 km/u buiten de bebouwde kom • 50 km/u binnen de bebouwde kom 	G1. Snelheid op lokale wegen ter hoogte van Bels Lijntje verlagen naar 50 km/u maatregelen
G3 Intensiteit autoverkeer	Twee drukke wegen, maar met relatief lage intensiteiten	
G4 Samenstelling verkeer	Alleen fietsers en voetgangers op het Bels Lijntje. Redelijk aandeel vrachtverkeer op de parallelle route.	G2. Voorzieningen voor voetgangers langs fietspad

2.3.1. INTENSITEIT FIETSVRERKEER

In 2009 heeft de provincie Antwerpen tellingen uitgevoerd op het Bels Lijntje. Op weekdays rijden er een 250 tal fietsers per rijrichting per dag. Op zondag kan dit zelfs oplopen tot 380 fietsers/rijrichting/dag. Naar verwachting geven deze cijfers een goed beeld van het huidige gebruik. Dit is al een mooi aantal fietsers op een redelijk lang traject.

De route loopt in een mooie rechte lijn tussen Turnhout en Baarle langs verschillende attractiepunten (zie onderstaande tabel). Bovendien maakt de route onderdeel uit van verschillende toeristische fietsroutes.

Turnhout	station, tewerkstelling, scholen, cultuur park, stadsboerderij Boones Blijk Klein Engelandhoeve, landschap, natuurgebied Turnhouts Vennegebied (Europees niveau), uitkijktoren
Ravels	landschap
Baarle-Hertog Baarle-Nassau	Toeristische trekpleister

Dit onderdeel is als positief beoordeeld.

2.3.2. SNELHEID GEMOTORISEERD VERKEER

Voor de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de kruispunten is van belang, zowel op de N-wegen als op de lokale wegen die worden gekruist. De snelheid op de N-wegen is te hoog om adequaat te reageren op een plotseling overstekende fietser. Bovendien is het voor fietsers moeilijk in te schatten of overgestoken kan worden als verkeer harder rijdt dan 50 km/u. Door de geometrie van de kruispunten is het zicht voor fietsers ook niet altijd goed (scheef naar achteren bijvoorbeeld).

Voor het plaatselijk verlagen van de snelheid naar 50 km/u op de N weg is medewerking vereist van het gewest. Vanwege de trajectcontrole op de N119 is het niet mogelijk om verschillende snelheidsregimes te hanteren. Een formele snelheidsverlaging ter hoogte van de kruispunten is daarom geen optie.

De snelheid op de andere kruisende wegen zou tot maximaal 50 km/u moeten worden teruggebracht, in combinatie met zichtbaarheidsmaatregelen.

We hebben dit onderdeel als negatief beoordeeld.

2.3.3. INTENSITEIT AUTOVERKEER

De route is vrijliggend. Wel loopt er een N-weg parallel aan het Bels Lijntje en wordt een andere N-weg gekruist, maar de intensiteiten zijn relatief laag en de parallelle weg ligt op enige afstand.

We hebben dit onderdeel als positief beoordeeld.

2.3.4. SAMENSTELLING GEMOTORISEERD VERKEER

Het Bels Lijntje wordt gebruikt door fietsers, maar ook door voetgangers. Omdat er geen aparte voetpaden zijn, maken voetgangers gebruik van dezelfde rijweg. Dit kan hinder veroorzaken en zou moeten worden voorkomen door het aanbieden van aparte voetpaden of alternatieve routes voor wandelaars.

Het verkeer op de parallelle en kruisende wegen kent redelijk wat verkeer en ook een belangrijk aandeel vrachtverkeer. Doorgaand vrachtverkeer wordt bij voorkeur geweerd, maar lokaal vrachtverkeer vormt in principe geen probleem.

Omdat de N-weg op afstand van de het Bels Lijntje ligt, hebben we de samenstelling van het verkeer toch als positief beoordeeld.

2.3.5. ACTIES OP NIVEAU VAN 'GEBRUIK' -

G1. Snelheid kruisend verkeer op lokale wegen verlagen naar 50 (BuBeKo) of 30 - (BiBeKo) met attentieverhogende maatregelen.

G2. Voorzieningen voor voetgangers langs fietspad

2.4. Inrichting en ontwerp

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
i1 Kruispunten/ Voorrangssituatie	Kruispunten met lokale wegen: Fietsroute moet voorrang verlenen, ook lokale 3 wegen met zeer plaatselijke functie. Kruispunten met N119 en N132: gevaarlijk	i1. Oversteek kruispunten met N-wegen beveiligen voor fietsers en zichtbaarheid verhogen. i2. Zichtbaarheid kruispunten met lokale wegen verhogen en snelheid autoverkeer verlagen.
i2 Wegbreedte	Breedte is 3 meter. Conform, maar smal.	i3. Breder fietspad voor duo-fietsers
i3 Fietsvoorzieningen	Het Bels Lijntje is een weg voorbehouden voor fietsers en voetgangers die de N119 en N132 een aantal malen kruist.	
i4 Snelheidsremming	Geen snelheidsremming op rijbaan auto's bij kruisen Bels Lijntje	Zie i2.



2.4.1. VOORRANGSSITUATIE



Het Bels Lijntje kruist een aantal **N-wegen** waar de fietser goed moet opletten bij het oversteken. Het gaat hierbij om 2 'scheve' kruisingen met de N119 en een haakse oversteek van de N132. Het is van belang dat het oversteken veilig kan gebeuren. Omdat het autoverkeer hier 70 mag rijden is het belangrijk dat de fietser tijdens het oversteken goed **zicht** heeft op het autoverkeer en omgekeerd dat de automobilist de fietsers tijdig ziet. Het volgende principe wordt voorgesteld bij het kruisen van N-wegen:

- - **Fietsers tijdig attenderen op de naderende kruising** door maatregelen, zoals:
 - ruim voor het kruispunt markeringen op het fietspad voorzien om het gevaarlijke kruispunt aan te kondigen
 - bord op fietspad om gevaarlijk kruispunt aan te kondigen

- - **Fietsers laten stoppen** alvorens over te steken zodat naderend autoverkeer goed kan worden ingeschat. Dit kan worden gerealiseerd door het plaatsen van een fysieke begrenzing zoals beugels. Paaltjes vermijden omdat hiermee makkelijk eenzijdige ongevallen kunnen plaatsvinden. Hagen aan weerszijden langs de weg kunnen voorkomen dat fietsers toch proberen om rijdend over te steken.
- - **Fietsers in 1 keer laten oversteken.** Omdat er vaak in groepen wordt gefietst kan een midden-eiland onveilig situaties opleveren als een deel van de groep al start en het eiland nog bezet is door voorgaande fietsers. Daarom wordt hier geopteerd voor een oversteek in 1 keer met **voldoende wachtruimte** voor fietsers **aan weerszijden van kruising**.
- - **Automobilisten** goed **attenderen** op naderen oversteek door middel van borden en het vergroten van de zichtbaarheid van de oversteek door aanpassingen aan de beplanting en de fysieke begrenzing van het fietspad.
- - Door de **trajectcontrole** op de N119 wordt de maximum snelheid van 70 km/u over het algemeen goed gerespecteerd. Extra snelheidsremmende maatregelen zijn daarom niet nodig.

Daarnaast zijn er verschillende **kruispunten met omliggende lokale wegen**. De fietsroute ligt vaak behoorlijk verscholen in het groen en omdat er verder geen verkeer is, kan er ook goed worden doorgefietst. Fietsers moeten bij het kruisen van dergelijke rustige weggetjes wel voorrang verlenen. Daarom is bijzondere aandacht gewenst voor de kruisingen waar men geen verkeer verwacht. Over het algemeen is het praktisch niet mogelijk om erg hard te rijden ter hoogte van de fietsoversteekplaatsen met lokale wegen. Ook op deze kruispunten moet de fietser voorrang verlenen. Het volgende principe wordt voorgesteld bij het kruisen van lokale wegen:

- - **Fietsers tijdig attenderen op de naderende kruising** door maatregelen, zoals:
 - ruim voor het kruispunt markeringen op het fietspad voorzien om het gevaarlijke kruispunt aan te kondigen
 - bord op fietspad om gevaarlijk kruispunt aan te kondigen
- - **Verkeer** op de kruisende straten **attenderen** op de fietsroute
- - **Snelheid** van **gemotoriseerd verkeer** op kruisende wegen dient **zo laag mogelijk** te zijn, bij voorkeur 30 km/u en maximaal 50 km/u.

Momenteel is er geen draagvlak om fietsers op het Bels Lijntje voorrang te geven op verkeer op kruisende lokale wegen (waar N-wegen gekruist worden, moet de fietsroute in elk geval altijd voorrang verlenen). Dit zou eventueel in de toekomst overwogen kunnen worden indien de snelheid van kruisend gemotoriseerd verkeer laag is door snelheidsremmende maatregelen, de fietsroute zeer goed herkenbaar en/of bekend is bij andere weggebruikers en automobilisten de voorrangssituatie respecteren.

We hebben de Kruispunten auto-fietsnetwerk als negatief beoordeeld.

2.4.2. WEGBREEDTE EN VERHARDING

Het Bels Lijntje is met 3 meter breedte een relatief smal tweerichtingsfietspad. Op termijn zou dit verbreed kunnen worden. De aanbevolen breedte in het Vademecum is 2,50 – 3,50. Voor passerende duo-fietsers is 4 meter geschikter.

Omdat de wegbreedte in principe in orde is, hebben we dit onderdeel als goed beoordeeld.

2.4.3. FIETSVOORZIENINGEN -

Het Bels Lijntje is een fietsweg. -

De fietsvoorzieningen worden als positief beoordeeld. -

2.4.4. SNELHEIDSREMMING

Snelheidsremming is vooral van belang op de wegen die het Bels Lijntje kruisen. De zichtbaarheid is vaak niet erg goed door de bosachtige omgeving zodat de kruispunten voor zowel fietsers als ander verkeer vaak onverwachts komen. Het is daarom extra belangrijk dat automobilisten langzaam rijden. Naast het omlaag brengen van de maximum snelheid zijn dwingende maatregelen nodig zoals een verhoogd kruispunt of rijbaan kussens.

De huidige situatie wordt als onvoldoende beoordeeld.

2.4.5. ACTIES OP NIVEAU VAN 'INRICHTING EN ONTWERP'

AWV heeft verschillende onderhoudswerken gepland, die bij voorkeur worden gekoppeld aan de Groene Route visie op het Bels Lijntje. Het is daarom gewenst om kansen mee te nemen bij structureel onderhoud. Tijdige communicatie tussen de verschillende actoren is daarvoor noodzakelijk. Geplande werken:

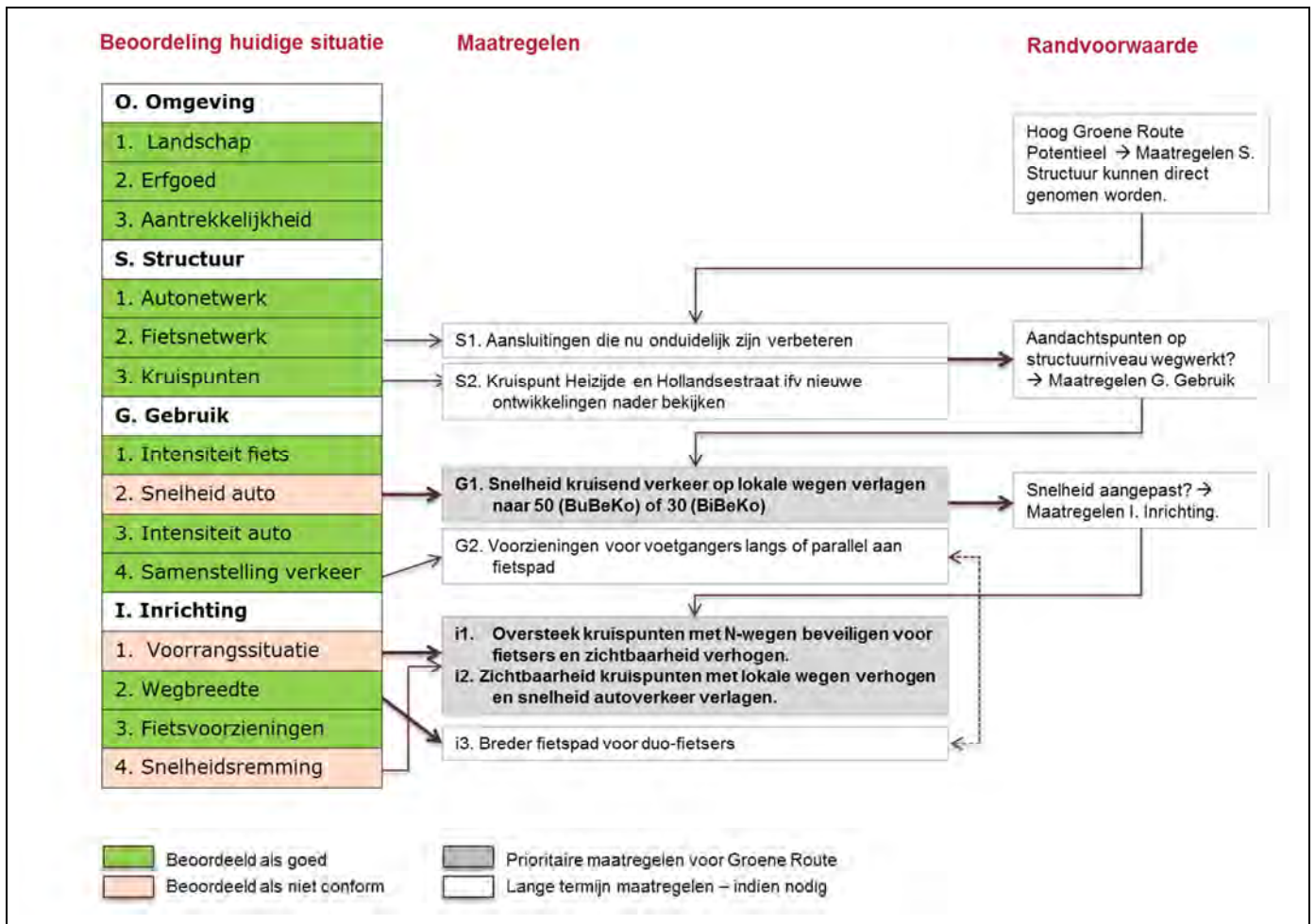
- - Herasfaltering van een traject van 500 meter van de N132 – westelijk van de kruising met de N119 (voorzien voor 2015),
- - Herinrichting van het kruispunt van de N119 met de N132 (voorzien voor 2016),
- - Uitvoering van een module 13 voor de N132 waarbij de oversteek van het Bels Lijntje ook wordt heringericht met een bajonet voordat overgestoken kan worden (timing niet gekend).

- I1. Oversteek kruispunten met N-wegen beveiligen voor fietsers en beter zichtbaar maken voor automobilisten op de N-weg.
- I2. Oversteek kruispunten met lokale wegen beter zichtbaar maken voor fietser en automobilist door attentieverhogende maatregelen en verlagen snelheid op de kruisende weg.
- I3. Groene Route geschikt maken voor duo-fietsers.

2.5. Samenvatting van de beoordeling en maatregelen

gemeente	Turnhout											Ravels		Baarle Hertog - Baarle Nassau													
straatnaam kruispunt	Groene Route																										
belangrijk kruispunt																											
straatnaam	Station	Hollands straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Ni	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	Bels-straat	
straatnaam kruispunt	R Snelheidsstraat		attractie naar jaagpad	attractie naar jaagpad		Heizijde	Dennenstraat	N119 (sec II)	Domborgstraat	lage weg	N119 (sec II)	N132 (lok I)	N132 (lok I)	Zevenhuzenbaan	Schaluren	Schaluren	Schaluren	Donkerstraat	Pastoor de Katerstraat	N639	N639	Leliestraat	Reigelaan	Sportlaan	Bels-straat		
totale afstand 13,3 km	120	530	170	505	755	660	450	2205	975	1165	2260	1290	660	540	800	255	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
verhouding afstand	0,9%	4,0%	1,3%	3,8%	5,7%	0,3%	3,4%	16,6%	7,3%	8,8%	17,0%	9,7%	5,0%	4,1%	6,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
ruimtelijk parkeren	stedelijk wijk		buurtparken					agrarisch en natuurreservaat						agrarisch				wijken/woonlint	jorpsranc								
straat verlichting		ja						nee	nee	nee	nee	nee	nee	landchap						ja?							
attractiepolen	station, tewerkstelling, scholen, cultuur	woon	andere fietsroute, landsche			woon, park, stadsboerderij	Boone Bijk	Klein Engelandhoeve, landschap, natuurgebied Turnhout, Varnegebied (Europeus niveau), uitkijktoeren						landchap							ja?	woon, toerisme					
Beleving	matig							goed																			
O Omgeving	O1 landschap OR O2 bebouwing & erfgoed O3 aantrekkelijkheid: verlichting O3 aantrekkelijkheid: afwisselend																										
S Structuur	S1 Autoroute S2 Leesbaarheid GR S3 Kruispunten Lokale 3 of niet voor autoverkeer																										
G Gebruik	G1 verkeersstellingen fiets G2 BIBEKO/BUBEKO max snelheid tracé max snelheid zijstraten G3 verkeersstellingen pae G4 samenstelling verkeer busroutes vrachtroute G1 intensiteit fietsverkeer G2 snelheid G3 intensiteit auto G4 samenstelling verkeer																										
L Inrichting	breedte rijweg of fietspad type verharding voorrang i1 voorrangsituatie i2 wegbreedte + verharding i3 fietsvoorzieningen i4 snelheidsremming																										

3. Het maatregelenpakket



Het Bels Lijntje is eigenlijk al een Groene Route. Maar de situatie kan wel verbeterd worden, vooral op gebied van verkeersveiligheid en comfort. De bovenstaande maatregelen gaan uit van de minimaal benodigde maatregelen om de route verkeersveilig in te richten als een Groene Route met gemengd fietsverkeer. De grijze gemarkeerde maatregelen moeten in ieder geval genomen worden om de veiligheid te verbeteren. De overige maatregelen zijn gewenst of versterkend.

3.1.1. VOLGORDE VAN DE MAATREGELLEN

De maatregelen zijn geordend naar volgtijdelijkheid. Het gehele traject is geschikt als Groene Route. Het schema op pagina geeft de maatregelen per wegsegment weer.

1. - Omgeving scoort hoog en op dit punt worden ook geen maatregelen voorgesteld.
2. - Op niveau van Structuur is vooral het kruisen van het Bels Lijntje met het overige wegennet een aandachtspunt vanwege de verkeersveiligheid. Daarnaast sluiten een aantal straten rondom het Bels Lijntje momenteel niet goed aan waardoor fietsers zelf routes creëren of de route niet kunnen

gebruiken. Dit is een punt waar continue op gelet moet worden bij ontwikkelingen rondom deze Groene Route.

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. Dit moet eventueel ondersteund worden fysieke snelheidsremmende maatregelen (zie volgende stap). Het verbreden van de fietsinfrastructuur levert een duidelijke comfortverhoging op. Uitgangspunt zou moeten zijn dat twee duo-fietsers elkaar kunnen passeren zonder achter elkaar te hoeven fietsen of in de berm gedrukt te worden.
4. - De maatregelen bij Inrichting zijn vooral gericht op het beter voor elkaar zichtbaar maken van de fietser en de automobilist en het creëren van veilige oversteken. Fietsers moeten tijdig geattendeerd worden op de naderende kruising door markeringen op het fietspad. Daarnaast is het van belang dat fietsers die een N-weg moeten oversteken gedwongen worden om stil te staan en goed te kijken. Het is daarom belangrijk dat ze voldoende wachtruimte hebben aan weerszijden. De snelheidsverlaging op de lokale wegen kan ter hoogte van de kruisingen fysiek worden ondersteund door een verhoogd kruispunt of drempels c.q. rijbaankussen op de rijbaan voor auto's indien de snelheid te hoog blijft. Ondersteuning met bebording indien nodig.

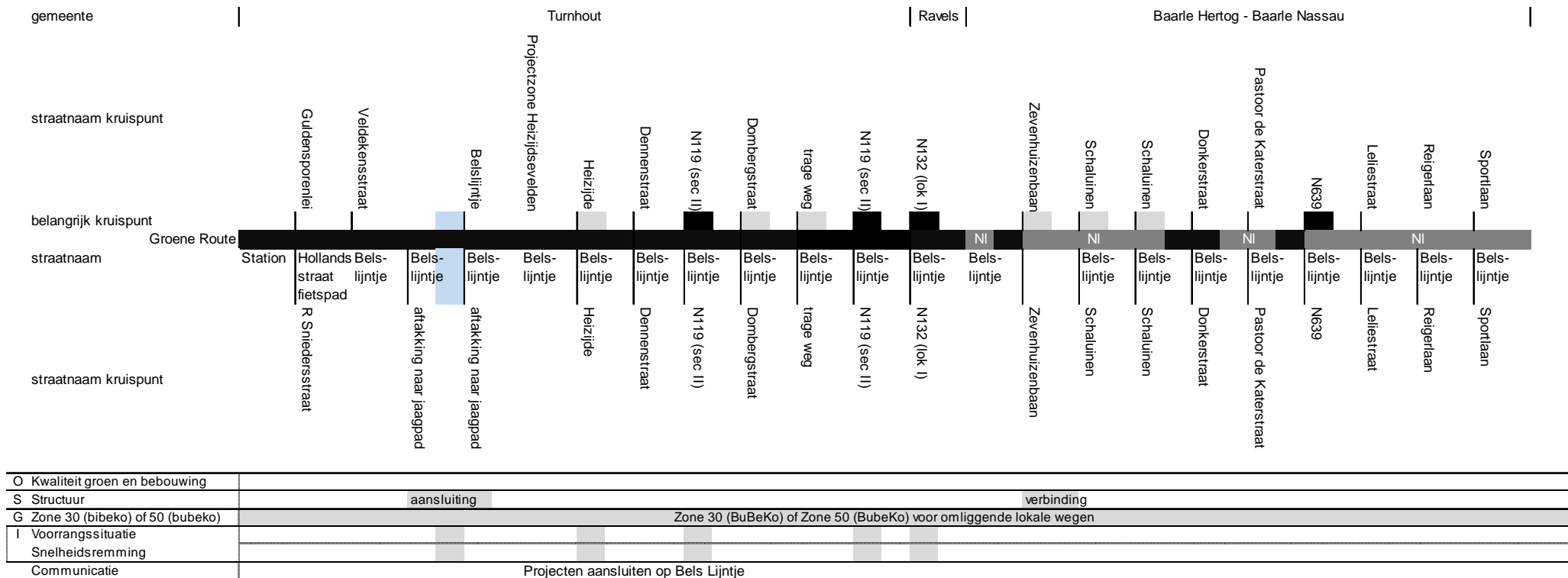
3.1.2. OVERZICHT MAATREGELEN GROENE ROUTE

Onderstaande tabel laat de maatregelen nog een keer op een rij zien. De maatregelen in **vet** zijn in ieder geval nodig om het traject als Groene Route in te richten. De overige maatregelen zijn ondersteunend.

Voor de kosten hebben we een onderverdeling in orde grootte gehanteerd.

<ul style="list-style-type: none"> • inspanning door de gemeente ☺ minder kosten € onder 3.000 € € € 3.000-10.000 € € € € 10.000-50.000 € € € € € 50.000-100.000 € € € € € € meer dan 100.000 € 	<ul style="list-style-type: none"> • Maatregelen zoals het zoeken naar een alternatieve route of afstemming met ander beleid vragen vooral een inspanning van de gemeente. ☺ Maatregelen die leiden tot het schrappen van kosten, bijvoorbeeld uitdovingsbeleid ivm belijning (niks doen, huidige belijning laten wegslijten). € Kostenindicatie die is bedoeld om een idee te krijgen van de orde grootte. De uiteindelijke prijs hangt af van verschillende variabelen zoals de lengte, aantal en de gekozen uitvoering. Ook het verwijderen van huidige voorzieningen, de ondergrond en eventuele onteigeningen beïnvloeden de uiteindelijke prijs.
--	---

Maatregelen	Termijn	Actie	Kost
S1. Aansluitingen vanuit omgeving die nu onduidelijk zijn verbeteren	Continue	(in combinatie met andere herinrichting)	€
G1. Snelheid kruisend verkeer op lokale wegen verlagen naar 30 BiBeKo of 50 BuBeKo	Kort	Zone borden of specifieke bebording	€€
G2. Voorzieningen voor voetgangers parallel aan Bels Lijntje	Middellang	In combinatie met D2	€
I1. Oversteek kruispunten met N-wegen beveiligen voor fietsers en zichtbaarheid verhogen.	Kort	Ontwerp maken	€€€
I2. Zichtbaarheid kruispunten met lokale wegen verhogen en snelheid autoverkeer verlagen.	Middellang	Hangt samen met I1	€
I3. Verbreden Bels Lijntje voor comfortverhoging van duo-fietsers en inhalende fietsers	Middellang	Ontwerp maken, in combinatie met C2	€€



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

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

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 Dombergstraat,
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 bibeko 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. Bibeko 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
FIETSOSTRADES	100%	40%	60%
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.**

Bijlage 2 – Excel tabel Analyse

gemeente		Turnhout											Ravels		Baarle Hertog - Baarle Nassau							
straatnaam kruispunt		Guldenspoortlei	Veldkensstraat	Belslijntje	Projectzone Heizijdsveelden	Heizijde	Dennerstraat	N119 (sec II)	Dombegstraat	trage weg	N119 (sec II)	N132 (lok I)	Ni	Zevenhuizenbaan	Schalunen	Schalunen	Donkerstraat	Pastoor de Katerstraat	N639	Lellestraat	Reigerlaan	Sportlaan
belangrijk kruispunt																						
straatnaam		Station	Hollands Belslijntje fietspad R Sliedersstraat	Belslijntje afrukking naar jaagpad	Belslijntje afrukking naar jaagpad	Belslijntje	Belslijntje	Belslijntje	Belslijntje	Belslijntje	Belslijntje	Belslijntje	Ni	Zevenhuizenbaan	Belslijntje	Belslijntje	Donkerstraat	Pastoor de Katerstraat	N639	Lellestraat	Reigerlaan	Sportlaan
straatnaam kruispunt						Heizijde	Dennerstraat	N119 (sec II)	Dombegstraat	trage weg	N119 (sec II)	N132 (lok I)			Schalunen	Schalunen	Donkerstraat	Pastoor de Katerstraat	N639	Lellestraat	Reigerlaan	Sportlaan
totale afstand 13,3 km		meters	120	530	170	505	755	660	450	2205	975	1165	2260	1290	660	540	800	255	0	0	0	
verhouding afstand			0,9%	4,0%	1,3%	3,8%	5,7%	0,3%	3,4%	16,6%	7,3%	8,8%	17,0%	9,7%	5,0%	4,1%	6,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	

ruimtelijk parkeren	stedelijk	wijk	buurtparken	agrariisch en natuureservaat		agrariisch	wijken/woonlint	Jorpsranc	
straat verlichting		ja		nee				ja?	
attractiepolen	station, tewerkstelling, scholen, cultuur	wonen	andere fietsroute, landschap	wonen, park, stadsvoerdij	Boones Blijk	Klein Engelandhoeve, landschap, natuurgebied Turnhouts Vennengebied (Europees niveau), uitkijktoren	landchap	wonen, toerisme	
Beleving	matig				goed			matig	

O. Omgeving

- O1 landschap OR
- O2 bebouwing & erfgoed
- O3 aantrekkelijkheid: verlichting
- O3 aantrekkelijkheid: afwisselend

S. Structuur

- S1 Autoroute
- S2 Leesbaarheid GR
- S3 Kruispunten

Lokale 3 of niet voor autoverkeer

G. Gebruik

- G1 verkeerstellingen fiets
- G2 BIBEKO/BUBEKO
- G3 maximale tracé
- G4 verkeerstellingen pae
- G4 samenstelling verkeer busroutes
- G4 samenstelling verkeer vrachtroute

Potentieel als fietsroute BUBEKO

Weinig verkeer: op basis van expertkennis enkel fietsers

- G1 intensiteit fietsverkeer
- G2 snelheid
- G3 intensiteit auto
- G4 samenstelling verkeer

breedte rijweg of fietspad 3 m

type verharding asfalt

voorrang VA

type kruispunt

I. Inrichting

- i1 voorrangssituatie
- i2 wegbreedte + verharding
- i3 fietsvoorzieningen
- i4 snelheidsremming

O Kwaliteit groen en bebouwing	
S Structuur	aansluiting verbinding
G Zone 30 (bibeko) of 50 (bubeko)	Zone 30 (BuBeKo) of Zone 50 (BubeKo) voor omliggende lokale wegen
I Voorrangssituatie	
Snelheidsremming	
Communicatie	Projecten aansluiten op Bels Lijntje

- Voldoet aan uitgangspunten Groene Route
- Voldoet aan uitgangspunten Groene Route binnen context van een bebouwd gebied
- Voldoet **niet** aan uitgangspunten Groene Route

R = voorrang van rechts
VA = voorrang afgeven