



MOBILITEITSSTUDIE NOORDERKEMPEN

Eindrapport

In samenwerking met:



STRAMIEN
STRUCTUUR & LEEFOMGEVENING

TRI = VIZOR
THE WORLD'S FIRST CROSS SUPPLY CHAIN COORDINATOR



gemeente
Merksplas



JULI 2012

COLOFON

Opdrachtgever

Dienst Mobiliteit
Provincie Antwerpen
Koningin Elisabethlei 22 - 2018 Antwerpen
www.provant.be

Contactpersoon
Marc Vanhee
T 03/240 66 08 - F 03/240 66 79
marc.vanhee@admin.provant.be

Opdrachthouder

VECTRIS cvba

Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be

Onderaannemers

Stramien cvba

Peter Vermeulen
Broederminstraat 52 – 2018 Antwerpen
T 03/248 54 02 – F 03/248 77 80

Contactpersoon
Geert Vercruysse
T 016/31 91 03
geert.Vercruysse@vectris.be

Tri-Vizor nv

Bart Vannieuwenhuyse
Waterfront Research Park
Galileilaan 18 - 2845 Niel
T 03/292 62 13 – F 03/292 62 11

Projectteam
Geert Vercruysse, projectleider
Floris Van den Broeck
Fred Van Remoortel
Tim Vanduren
Wim Hendrickx, projectmedewerkers

Projectnummer 2009/229
Versie: eindrapport – juli 2012

INHOUD

COLOFON

1 / AANLEIDING, SITUERING EN DOELSTELLING VAN DE STUDIE

1.1 / Aanleiding	1
1.2 / Opdrachtschrijving	1
1.3 / Situering	2
1.4 / Doelstelling van de studie	3

2 / OVERZICHT PLANPROCES

2.1 / Planproces	4
2.2 / Overleg	5
2.3 / Leeswijzer	6

3 / RANDVOORWAARDEN EN DOELSTELLINGEN

3.1 / Uitgangspunten	7
3.2 / Doelstellingen	8

4 / OVERZICHT VAN DE ONDERZOCHE SCENARIO'S EN BESLUITEN ONDERZOEKS – EN EVALUATIERAPPORT

9

5 / VISIE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

13

5.1 / Visie logistiek	13
5.2 / Visie bedrijvigheid: naar een regionale aanpak voor de hele Noorderkempen	18
5.3 / De Noorderkempen als sterk merk	19
5.4 / Nood aan nieuwe financieringsmechanismen	19
5.5 / 'Groene bedrijvigheid' draagt bij tot een sterk imago	20
5.6 / Landschap en open ruimte	21

6 / VISIE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR	23
6.1 / Gewenste ontsluiting van de Noorderkempen voor gemotoriseerd verkeer	23
6.2 / Gewenste ontsluiting Noorderkempen met openbaar vervoer	38
6.3 / Aanzet visie gewenste verkeersstructuur fiets	55
7 / UITWERKING VISIE PER DEELGEBIED	70
7.1 / Malle - Zoersel – Brecht – Zandhoven - Lille	70
7.2 / Hoogstraten – rijkevorsel – merksplas - Beerse	73
7.3 / Oud-Turnhout – Turnhout – Beerse – Vosselaar – Arendonk – Ravels – Baarle-Hertog	77
8 / DRAAIBOEK: HET ACTIEPLAN – KRITISCH PAD VAN ACTIES (INDICATIEF)	83
8.1 / Het actieplan	83
8.2 / Het kritisch pad van acties	95
8.3 / Belangrijke onmiddellijk te ondernemen strategische acties	95
9 / BIJLAGEN: BESLUITEN EN ADVIEZEN	100

VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be - info@vectris.be

1 / AANLEIDING, SITUERING EN DOELSTELLING VAN DE STUDIE

1.1 / AANLEIDING

De verschillende gemeenten van de Noorderkempen worden geconfronteerd met een aantal bovenlokale mobiliteitsproblemen. Samenwerking en coördinatie dringen zich dan ook op. Daarom ondertekenden 14 betrokken gemeenten (waarvan 4 reeds samenwerken in het kader van de stadsregio Turnhout) samen met het provinciebestuur, de intercommunales IOK en IGEAN en NV De Scheepvaart een **engagementsverklaring**.

Het provinciebestuur engageerde zich tot de opmaak van een **gebiedsgerichte mobiliteitsstudie** in nauwe samenwerking met alle hoger genoemde actoren. Doel is te komen tot een onderlinge afstemming van alle bestaande visies en deelstudies die de jongste jaren in het gebied gemaakt zijn. Hieruit worden elementen van consensus of tegenstelling gedistilleerd. Daarnaast wordt ook gezocht naar leemten in kennis of visie. De oriëntatienota en conceptnota van deze studie werden reeds goedgekeurd.

1.2 / OPDRACHTOMSCHRIJVING

De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een gebiedsgerichte visie¹ voor de Noorderkempen. In het verleden werden reeds verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt in maas 4. Deze studies, die vaak hun oorsprong vinden in mobiliteitsplannen en ruimtelijke structuurplannen, zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd.

Deze gebiedsgerichte visie beperkt zich dan ook niet tot personenvervoer, maar tracht een zo volledig mogelijk beeld op te maken over deze maas. Ook vrachtovervoer, uitzonderlijk vervoer, fietsverkeer, vervoer over water, vervoer over spoor, multi-modaal transport, openbaar vervoer en dergelijke dienen in deze studie opgenomen te worden.

Naast deze netwerkvisies dienen ook andere aspecten onderzocht te worden, zoals verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, milieu en natuureffecten die het projectgebied beïnvloeden. Aan de hand hiervan dient een geïntegreerde gebiedsgerichte visie ontwikkeld te worden.

¹ Een gebiedsgerichte visie geeft de gewenste ontwikkeling van de relevante beleidsdomeinen weer in dat gebied, in casu staan de beleidsdomeinen Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening centraal.

1.3 / SITUERING

Het studiegebied bestaat uit maas 4, beperkt tot de Noorderkempen. In grote lijnen gaat het over het gebied gelegen in de vork tussen de E19 Antwerpen - Breda en de E34 Antwerpen – Turnhout. Aan de noordzijde wordt het gebied afgebakend door de Nederlandse grens. Het gebied bevat de gemeenten Arendonk, Baarle-Hertog, Beerse, Brecht, Hoogstraten, Malle, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels, Rijkevorsel, Turnhout, Vosselaar, Zandhoven en Zoersel.

Dit gebied wordt niet geïsoleerd behandeld, maar in zijn relatie tot de omliggende regio's, zoals de Nederlandse provincie Noord-Brabant (regio Breda, Tilburg), het gebied ten westen van de E19 of ten zuiden van de E34 (bv. streefbeeld N19 richting Geel).



Afbakening studiegebied

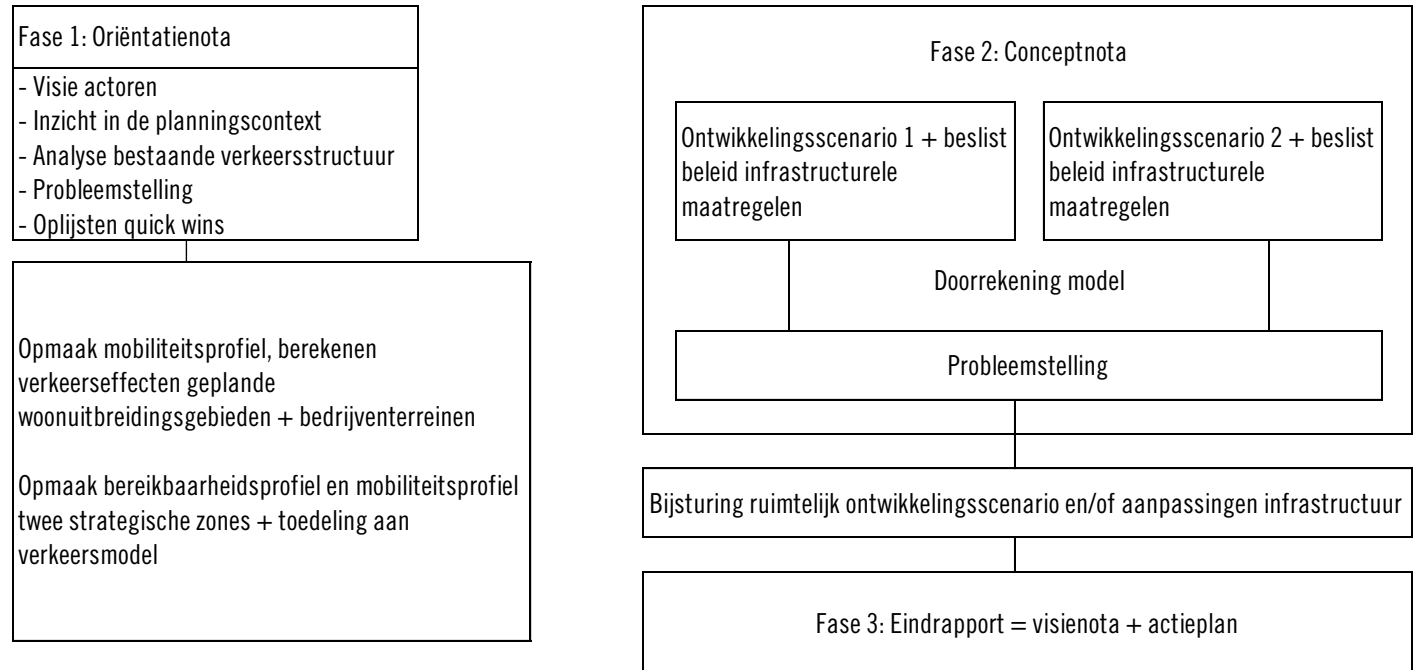
1.4 / DOELSTELLING VAN DE STUDIE

Het is de bedoeling dat deze gebiedsgerichte visie streeft naar een uniformiteit, en de verschillende studies en de resultaten op elkaar afstemt. Vervolgens dient ze ook te signaleren welke lacunes er nog bestaan en welke problematieken nader onderzocht moeten worden in het projectgebied.

De studie bestaat uit een oriëntatiefase (stand van zaken), de uitwerking van de gebiedsgerichte visie, en het opmaken van 'een regionaal mobiliteitsplan', samen met een uitgewerkt actieplan, waarbij de invloed van toekomstige trends en evoluties mee zal verwerkt worden. Ook de uitwerking van diverse scenario's dringt zich op. Een kwantitatieve onderbouwing maakt deel uit van deze opdracht.

2 / OVERZICHT PLANPROCES

2.1 / PLANPROCES



2.2 / OVERLEG

De studie wordt begeleid volgens onderstaand overlegschem. Aanvullend wordt gewerkt met bilateraal overleg. Per cluster van gemeenten werd een **workshop** georganiseerd waarin de bestaande plannen en visies werden besproken met de gemeenten. Tevens werd bilateraal overleg georganiseerd met de beheerders van het verkeersmodel en de Nederlandse provincie Noord Brabant. Hier worden afspraken gemaakt in verband met de analyse uit het verkeersmodel (selectedlinkanalyse², belastingsplots), alsook in verband met de overdracht van het mobiliteitsprofiel naar het verkeersmodel. Ook werd een overlegronde met de bovenlokale actoren georganiseerd (De Lijn, NMBS M0W, RO...). De verslagen van dit overleg zijn terug te vinden in de bijlage.

Niveau	Samenstelling	Rol
Dagelijks bestuur	<ul style="list-style-type: none"> – DMOB (opdrachtgever) – VECTRIS cvba (opdrachthouder) <p>In voorkomend geval wordt deze samenstelling aangevuld met:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Cel Gebiedsgericht Beleid (cel GGB) – Dienst Ruimtelijke Planning (DRP) 	Staat in voor het aansturen van het planvormingsproces en voor de permanente opvolging van de studie en maakt praktische afspraken voor een goed verloop van de studie.
Projectwerkgroep	<ul style="list-style-type: none"> – Dagelijks bestuur – Vertegenwoordigers van de Vlaamse Overheid – Afhankelijk van het thema: schepenen van Mobiliteit, IOK/Igean, RESOC, POM, provincie Noord Brabant, mobiliteitsambtenaren, openbaarvervoermaatschappijen, NV De Scheepvaart, aan het projectgebied grenzende gemeenten...(niet limitatief) 	Werkt de planvorming uit en bereidt de stuurgroepen voor. Er wordt gewerkt per thema, per deelgebied... Vooraf wordt een agenda opgemaakt en worden de betrokken mensen uitgenodigd.
Stuurgroep	<ul style="list-style-type: none"> – Gedeputeerde Inga Verhaert (voorzitter) – Dagelijks bestuur – De beleidsverantwoordelijken van de betrokken gemeenten van het projectgebied – De kabinetten van de ministers Crevits, Muylers en Schauvliege – Afgevaardigden van de betrokken Vlaamse administratie 	Is belast met het nemen van strategische beslissingen. Zij keurt de doelstellingen en de gebiedsgerichte visie goed en stelt het actieplan vast.

² Bij een selectedlinkanalyse wordt een virtueel telpunt (selected link) gelegd, waarvoor wordt aangegeven vanwaar het verkeer komt en waar het naartoe rijdt.

2.3 / LEESWIJZER

In dit eindrapport met de gebiedsgerichte visie voor de Noorderkempen wordt eerst een overzicht geschetst van de randvoorwaarden en doelstellingen voor de studie. Vervolgens wordt een overzicht gegeven van de onderzochte scenario's en hun effecten. In het tweede deel van het rapport wordt de visie voor de Noorderkempen uitgewerkt met beschrijving van zowel de gewenste ruimtelijke structuur als de verkeersstructuur. Aan het eind van het rapport is een actietabel opgenomen.

3 / RANDVOORWAARDEN EN DOELSTELLINGEN

3.1 / UITGANGSPUNTEN

Op basis van de visies van actoren en de planningscontext werden een aantal randvoorwaarden geschetst waarbinnen de scenario's zijn opgemaakt. Belangrijk hierbij is dat een oplossing wordt gezocht om de Noorderkempen beter te ontsluiten zonder extra verkeer aan te trekken.

- De E34-E19-E313 fungeert daarbij als hoofdontsluitingsstructuur. Er dient te worden vermeden dat er een 'kortsluiting' ontstaat tussen de hoofdwegen via het onderliggend wegennet.
- Geen noord-zuidverbinding via de N119. Om het verkeer afkomstig van de 'Kempische as' Geel-Mol-Herentals te ontsluiten wordt de N19 als primaire weg geoptimaliseerd. Via de E34 wordt een verbinding gemaakt naar de kernenrij van Brabant (Breda-Tilburg-Eindhoven). Het is niet de bedoeling om de N119, die in het verlengde ligt van de N19, te gaan benutten als onderdeel van een noord-zuidverbinding op primair niveau. Niet voor langeafstandsverkeer, behoud als secundaire weg type II.
- Het optimaliseren van de aansluiting E34-E313 is gewenst om doorgaand verkeer langsheen de N14 in Zandhoven tegen te gaan en te vermijden dat (vracht)verkeer een 'wissel' maakt tussen de E34 en de E313 via de N14.
- Vrachtwagenroutes mogen niet doorheen bebouwde dorpskernen gaan en moeten zo weinig mogelijk hinder meebrengen voor hun omgeving.
- De Mobiliteitsvisie De Lijn 2020 waarbij OV een belangrijke rol moet spelen.

3.2 / DOELSTELLINGEN

De doelstellingen worden onderverdeeld in ruimtelijke en verkeerskundige doelstellingen.

Ruimtelijke doelstellingen:

- bundelen van duurzame economische ontwikkelingen en nieuwe woonontwikkelingen;
- versterken van openruimtegebieden als groene kamers;
- faciliteren van een goed functionerende land- en tuinbouw;
- streven naar een goed evenwicht tussen de watergebonden activiteiten langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en de natuurlijke landschappelijke en recreatieve functie van dit kanaal.

Verkeerskundige doelstellingen:

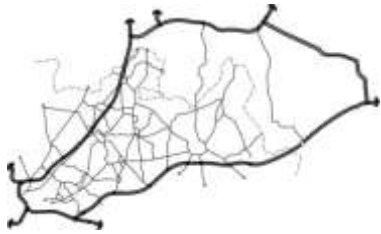
- optimaliseren van de categorisering van de verkeersstructuur;
- zoeken naar een optimale co-modaliteit voor de verkeersaantrekkende functies;
- verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen en de stedelijke centra;
- verhogen van de verkeersveiligheid door de aanpak van de gevaarlijke punten en het terugdringen van fietsongevallen.

De E34-E19-E313 vormt de hoofdonthoudingsstructuur om de Brabantse kernrij, de Noorderkempen en Antwerpen te ontsluiten en om het internationale transitverkeer af te wikkelen. Het openbaar vervoer moet in de Noorderkempen een substantieel sterkere rol gaan vervullen, waarbij de groei van de automobieliteit beheerst blijft.

4 / OVERZICHT VAN DE ONDERZOCHE SCENARIO'S EN BESLUITEN ONDERZOEKS – EN EVALUATIERAPPORT

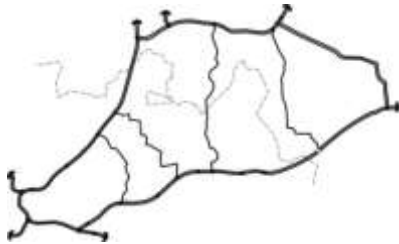
In de conceptnota-onderzoeksnota (mei 2011) werden de verschillende geplande ruimtelijke ontwikkelingen en geplande verkeersingrepen gegroepeerd binnen vier duidelijk omschreven scenario's.

De scenariomethodiek werd hier ingezet als instrument om mobiliteitseffecten van ruimtelijk beleid te toetsen (bedrijvigheid, wonen en infrastructuurprojecten). Het is niet de bedoeling om een keuze te maken voor een bepaald scenario. De scenario's zijn bedoeld om het verkeersmodel te verfijnen en de effecten te laten doorrekenen. Het beleid rond wonen met verdeling 65/35 voor nieuwe wooneenheden geldt voor alle scenario's, de verschillen in ruimtelijk beleid situeren zich op het vlak van bedrijvigheid en infrastructuurprojecten. De afweging van toedeling bedrijvigheid per scenario is gebaseerd op de visie van structuurplannen en overleg met hogere overheden en workshops met de gemeenten.

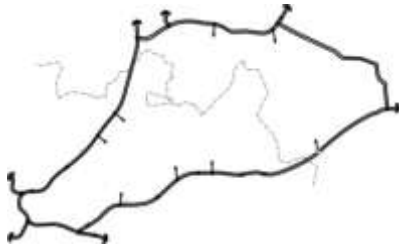


Overzicht scenario's

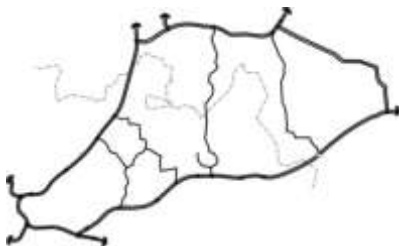
Scenario 1: 'patchwork-scenario' gaat uit van een ongebundeld scenario dat een verdere economische groei in het kleinstedelijk gebied Hoogstraten, de economische knooppunten Malle en Arendonk en het regionaalstedelijk gebied Turnhout voorziet. Bovendien worden in de bedrijfsondersteunende hoofddorpen 5 hectare lokale bedrijventerreinen voorzien. Het huidige onderliggende wegennet en de wegencategorisering dienen als ontsluitingsstructuur. De geplande omleidingswegen in Brecht, Zoersel en Baarle worden gerealiseerd.



Een tweede scenario streeft naar een meer maximale invulling van de geselecteerde logistieke hotspots en gaat in op bijkomende behoeften om extra bedrijventerreinen te ontwikkelen in de economische knooppunten Malle en Arendonk. Deze bijkomende ontwikkelingen worden gebundeld rond twee interne ontsluitingsassen. Verder wordt er ook uitgegaan van het concept van de groene kamers binnen de deelruimte Open Kempen. Scenario 2 voorziet ook een optimalisatie van het wegennet binnen de Noorderkempen. Er worden twee interne ontsluitingsassen uitgebouwd die de verschillende kernen en bedrijventerreinen moeten ontsluiten en op die manier de leefbaarheid in de kernen moeten verbeteren. De geplande omleidingswegen in Brecht, Zoersel en Baarle worden gerealiseerd.



Scenario 3 gaat uit van een gebundelde ontwikkeling van de geplande bedrijvigheid en voorziet de economische groei enkel in de economische knooppunten, het kleinstedelijk gebied Hoogstraten en het regionaalstedelijk gebied Turnhout. De geplande ontwikkelingen worden dus enkel voorzien aan de rand van de Noorderkempen, direct ontsloten via het hoofdwegennet. Op het vlak van de verkeerontsluiting wordt gewerkt met een kamstructuur vanuit het hoofdwegennet. Het interne autoverkeer in de Noorderkempen maakt in dit scenario nog steeds gebruik van de huidige verkeersinfrastructuren. Het verkeer gegenereerd binnen de Noorderkempen wordt weliswaar zo snel mogelijk afgeleid naar het hoofdwegennet. De geplande omleidingswegen in Brecht, Zoersel en Baarle worden gerealiseerd.



Scenario 4 omvat een boomstructuur, waarbij de N14 als 'stam' fungeert en de N144, Rijkeworselseweg-Beersebaan N153 als 'takken' kunnen worden beschouwd op deze stam. Deze wegen ontsluiten de verschillende bedrijventerreinen en ontsluiten het verkeer ook naar de randen E34-E19. Deze hoofdstructuur verzamelt zowel het autoverkeer als het vrachtverkeer. Net als in scenario 2 en 3 geldt er in de dorpskernen een vrachtwagenverbod en worden trajectcontroles voorzien voor vrachtverkeer op parallelle assen met de hoofdontsluitingsstructuur, bijvoorbeeld Vlimmersebaan, N124. Ook het concept van de groene kamers en het 'knippen' van de wegen doorheen deze groene kamers wordt toegevoegd aan dit scenario. De geplande omleidingswegen in Brecht, Zoersel en Baarle worden gerealiseerd.

Besluit evaluatie scenario's

Op basis van de resultaten van het kwantitatief en kwalitatief onderzoek worden hierna enkele besluiten geformuleerd die een eerste aanzet zijn naar visievorming voor de gewenste ontsluiting van de Noorderkempen.

- Het blijkt dat het spreidingsmodel geen goede basis is voor een duurzame ontsluitingsstrategie binnen de Noorderkempen. Uit de resultaten van de doorrekening komt één conclusie erg duidelijk naar voor: **Scenario 1** dat vertrekt van het behoud van de huidige wegencategorisering, maar dat voornamelijk uitgaat van de verdere 'spreidingspolitiek' inzake wonen en bedrijvigheid, biedt **geen enkele mogelijkheid** om de verkeersdrukte en -overlast die vandaag aan de orde zijn in de Noorderkempen in het algemeen enigszins onder controle te houden. Dat scenario zou dus ook onvermijdelijk tot gevolg hebben dat in het bijzonder de leefbaarheid in de verschillende dorpskernen, verder onder druk komt te staan.
- Een eerder **drastische keuze** dringt zich op. In plaats van economische activiteiten verder te spreiden, is er geen ontkomen aan een beleid van bundeling ervan. Specifiek gaat het hier wel om het soort activiteiten dat ook veel (zwaar) verkeer genereert. Voor de Noorderkempen komt dit neer op een beleid dat voorziet in de **clustering van bedrijvigheid** op de bestaande grote industrieterreinen zoals Meer (E19), Hoogstraten (De Kluis), Malle (De Schaaf-Delften), Beerse-Zuid, Turnhout (Veedijk) en Arendonk (Hoge Mouw). Door de (zo nodig verbeterde) ontsluiting van deze bedrijventerreinen van en naar de snelwegen, kan een **leefbaarder evenwicht** ontstaan tussen de ruimtelijke ontwikkeling van de regio in het algemeen en bedrijvigheid en mobiliteit in het bijzonder.
- Om sluipverkeer doorheen de Noorderkempen te voorkomen, dient het hoofdwegennet geoptimaliseerd te worden. Zo wordt vermeden dat men bij congestie en calamiteiten het hoofdwegennet verlaat en doorheen de Noorderkempen gaat rijden.
- Een nieuw samenhangend wegennetwerk, met aandacht voor een goede doorstroming, is voor de Noorderkempen gewenst i.f.v. bereikbaarheid en leefbaarheid van de kernen in de Noorderkempen. Het robuust netwerk moet ook voldoende stevig zijn en over voldoende capaciteit beschikken.
- Het nieuw samenhangend netwerk zal ook als drager fungeren voor het vrachtverkeer waarbij de belangrijkste bedrijventerreinen een rechtstreekse aansluiting krijgen die hen toelaat zowel naar de E19 als naar de E34 te rijden zonder daarvoor doorheen de kernen te rijden. Het is aanbevolen om de nieuwe bedrijventerreinen ook te koppelen aan deze nieuwe ontsluitingsstructuur.
- Inzetten op multimodale ontsluiting is absoluut noodzakelijk, en niet alleen voor het personenvervoer, maar ook voor het goederenvervoer.

- De ontwikkeling van Veedijk in Turnhout als logistieke hotspot is een absolute prioriteit. Het biedt de mogelijkheid om bij ontwikkeling van extra bedrijvigheid een groot deel van het transport via het spoor te laten verlopen.
- Het ROC in Beerse wordt als overslagcentrum met watergebonden activiteiten ontwikkeld, maar het accent dient op het lokale niveau te liggen om de bestaande bedrijvigheid te ontsluiten.
- Voor de bestaande watergebonden activiteiten wordt gestreefd naar een verbeterde ontsluiting, maar het is aanbevolen om geen verdere verlinting met niet-watergebonden activiteiten toe te staan langs het kanaal.
- Uit de evaluatie van de scenario's is ook gebleken dat het haalbaar is om weginfrastructuren die doorheen een aantal belangrijke groengebieden en openruimtegebieden lopen te downgraden (in sommige gevallen doorknippen van de weg of aanpassen van het wegprofiel). De groene kamers staan dan niet meer op zichzelf maar kunnen daardoor deel gaan uitmaken van een groter samenhangend geheel. Dit gaat uiteraard niet om wegen die een verkeersfunctie blijven behouden zoals de N119. Wegen die in aanmerking komen voor een aanpassing van het dwarsprofiel zijn: N153 tussen Wechelderzande en Malle, Bolksedijk, Koekhoven,...
- Het systeem van parallelwegen langs de E34 is een interessant concept om een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein Veedijk en aansluiting met het nieuwe station Turnhout Zuid mogelijk te maken.

5 / VISIE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

5.1 / VISIE LOGISTIEK

5.1.1 / Ontwikkeling Logistieke Hotspot Veedijk

Turnhout via spoor ontsluiten

Dient er een spoor aansluiting voor goederenvervoer te worden voorzien gegenereerd op of bestemd voor de bedrijventerreinen ten zuiden van de stad Turnhout? Wanneer deze vraag gesteld wordt aan Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorvervoer, dan wordt de bal logischerwijs teruggekaatst, met de vraag **hoeveel volume** er dan **gegarandeerd via deze nieuwe spoorontsluiting** zou verlopen. Men moet immers de infrastructuurinvestering (maatschappelijk) kunnen verantwoorden.

Legt men de optie van een spoor aansluiting voor aan individuele bedrijven, de potentiële gebruikers, dan is de reactie eerder afwachtend en defensief. Bedrijven vinden vaak dat ze onvoldoende volumes genereren om überhaupt spoorvervoer te overwegen. Bovendien gaat het veelal om volumes die niet stabiel zijn doorheen de tijd, laat staan dat deze voor de volgende tien jaar kunnen verzekerd worden. Wellicht hebben de weinig enthousiaste reacties bij bedrijven ook te maken met het **eerder negatieve imago van het spoorvervoer** dat nog steeds actueel is bij vele bedrijven en zeker bij bedrijven die momenteel geen recente ervaring hebben met het spoorvervoer. Stakingen en calamiteiten (bv. treinontsporingen) in het spoorvervoer bevestigen dit negatieve beeld.

De **modal shift** maken naar het spoorvervoer betekent sowieso voor een bedrijf bereid zijn om de eigen logistieke processen te herzien. Vaak, niet altijd, moeten de doorlooptijden van het transport herbekeken worden. Het bestelpatroon moet aangepast worden.

Bij nieuwe logistieke oplossingen – en bij spooroplossingen in het bijzonder - speelt de **problematiek van ‘de kip en het ei’**. Er wordt geen behoefte opgetekend, omdat er geen aanbod is en men bovendien de karakteristieken van dat (eventueel toekomstig nieuwe) aanbod moeilijk kan inschatten. Dat nieuwe aanbod (terminal, diensten) komt er niet, omdat er ook geen concrete vraag (met volume-engagement, een noodzakelijke voorwaarde voor de infrastructuurbeheerder Infrabel) is. Voor infrastructuurprojecten speelt hier bovenop nog eens de tijdsdimensie. Van concept en investeringsbeslissing tot realisatie en operationalisering gaan er al gauw een aantal jaren overheen. Dit maakt het nodige engagement nog minder evident en het doorbreken van de vicieuze cirkel moeilijker.

Om voldoende volumes te krijgen om het spoorvervoer haalbaar te maken, lijkt het de logica zelve dat bedrijven samenspannen. Gezamenlijk kunnen misschien wel die volumes gehaald worden die spoordiensten op bepaalde verbindingen rentabiliseren.

Door goederenstromen te bundelen kan op kosten, service en duurzaamheid, de drie sleutelindicatoren in logistiek, geoptimaliseerd worden.

Wanneer het bijvoorbeeld gaat over bloktreinen of shuttletreinen voor containervervoer (d.i. intermodaal vervoer) dan gaat het over aanzienlijke volumes. **Volume is dé parameter die succes of falng van een spooroplossing bepaalt.** Een vingeroefening leert dat om een frequentie te halen van minstens tweemaal per week (dit is vaak een logistieke vereiste) en in beide richtingen telkens 60 tot 80 TEU³ te vervoeren (vereiste om een rendabel spoorvervoer te hebben), men moet kunnen rekenen op zowat 7000 TEU/jaar in beide richtingen samen voor één welbepaalde connectie. Met een gemiddelde belading van 11 ton per TEU, komt dit op een totaal van 77.000 ton.

Zoals reeds aangegeven, het bundelen van de krachten door de goederenstromen van verschillende bedrijven samen te brengen, lijkt logisch, maar is in de praktijk vaak niet zo evident.

Indien er niet in geslaagd wordt de vicieuze cirkel te doorbreken, dan rest de status quo en worden de partijen, zowel aan de aanbod- als de vraagzijde bevestigd in hun voorzichtige, defensieve houding.

Extended Gateway Vlaanderen – een breed gedragen en ambitieus logistiek project voor Vlaanderen

In de **strategische studie logistiek –de Extended Gateway Vlaanderen** werd het principe van de gedeconcentreerde bundeling gehanteerd. Dit principe komt vanuit de ruimtelijke ordening. Het is zowat het perfecte compromis tussen centralisatie en decentralisatie. Logistiek dient niet allemaal samengebond te worden in de (zee)havens. Dit zou heel wat extra overlast veroorzaken, vooral naar goederen- en personenmobiliteit. Anderzijds is het ook niet aangewezen dat logistieke activiteit verspreid wordt ontwikkeld. Vandaar de keuze om logistieke en aanverwante bedrijvigheid zoveel mogelijk te clusteren in zogenaamde logistieke hot spots. Dit zijn regio's die op verschillende criteria⁴ kansrijk blijken voor dergelijke activiteit. De cluster genereert vervolgens synergieën die maken dat in termen van totale logistieke kost bedrijven daar een ideale vestigingsplaats hebben.

In dit wervend project voor logistiek Vlaanderen werden de logistieke hotspots in kaart gebracht en gekarakteriseerd. Naar het beleid werd geadviseerd hierop in te spelen en de randvoorwaarden te voorzien om deze kansrijke regio's maximale ontwikkelingskansen te geven. De overheid kan de (transport)infrastructuur (multimodale ontsluiting) in orde brengen en (bijkomende) ruimte creëren voor logistieke of aanverwante bedrijvigheid. De (publieke) ontwikkelaar kan ook vestigingscriteria hanteren om een doelgerichte invulling van de betreffende bedrijventerreinen te garanderen. Complementariteit van gegenereerde goederenstromen is hier een belangrijke voorwaarde.

³ TEU staat voor Twenty Feet Equivalent Unit

⁴ Criteria onder meer rond de multimodale ontsluiting, de beschikbaarheid van ruimte en arbeidskrachten, de aanwezige goederenstromen en de lokale logistieke ambitie.

Evenwel, samenwerking tussen bedrijven op vlak van logistiek kan weliswaar aangemoedigd worden door de overheid door de ideale voorwaarden te scheppen, het kan geenszins opgelegd of verplichtend gemaakt worden. Het is aan de bedrijven zelf om toenadering naar elkaar te zoeken. Ze kunnen hierin ondersteund worden door neutrale partijen die de orkestratie van de logistieke samenwerking als vocatie hebben.

Steeds meer bedrijven zijn overtuigd van het feit dat spoorvervoer dient te worden geëxploreerd als alternatieve transportmodus naast het wegvervoer en dat het bundelen van hun stromen hiertoe de kritische succesfactor is. Multimodaliteit wordt steeds meer een thema binnen bedrijven; het verduurzamen van logistieke processen een must. Zogenaamde horizontale samenwerking – samenwerking onder ‘concullega’s’ - is dan de te volgen weg.

Dit geldt trouwens ook voor de inzet van de binnenvaart. Ook hier is het bundelen van stromen vaak de enige mogelijkheid om een bargeshuttle of andere binnenvaartdienst rendabel te maken.

Logistieke poort Antwerpen

Uit de **Strategische Studie Logistieke Poort Antwerpen**, onderdeel van de Extended Gateway Vlaanderen, is gebleken dat de regio Turnhout kan beschouwd worden als logistiek kansrijke regio:

“Deze cluster is opgebouwd rond de gemeente Turnhout, die zeer goed scoorde in de (multicriteria) analyses.⁵ Op het eerste zicht dienen zich momenteel nog geen gemeenten aan die zich zouden kunnen aansluiten bij deze cluster. Dit belet uiteraard niet dat dit in de toekomst wel het geval kan zijn.

Turnhout is trimodaal ontsloten. De stad ligt langs de E34 Antwerpen-Nederland, de verbindingsweg tussen de grootstedelijke gebieden van Antwerpen en Eindhoven (NL). Deze cluster kan ook perfect aansluiten op de Noord-Brabantse stedenrij⁶. Behalve een kwaliteitsvolle ontsluiting via de weg, beschikt Turnhout ook over binnenvaartmogelijkheden (Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten) en een ontsluiting per spoor. Met betrekking tot het spoorvervoer, kan de mogelijke aansluiting van de bedrijventerreinen in Turnhout-Zuid op spoorlijn 29, om verder aan te sluiten op de IJzeren Rijn, gezien worden als een belangrijke ondersteunende factor. Wat het ruimte-aanbod betreft, is er in Turnhout nog voldoende potentieel aanwezig om nieuwe logistieke ontwikkelingen mogelijk te maken.”

⁵ Criteria die onder meer rekening houden met de multimodale ontsluiting, de beschikbaarheid van ruimte en arbeidskrachten, de aanwezige goederenstromen en de lokale logistieke ambitie.

⁶ o.a. Breda, Tilburg, Eindhoven en Den Bosch.

Op basis van een verkennende analyse die een aantal jaar geleden (2006-2007) werd uitgevoerd door het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) samen met het IOK en de stad Turnhout, en gegeven de beperkte reacties op de toen gehanteerde enquête, kan geconcludeerd worden dat het aantal mogelijk geïnteresseerde bedrijven laag is en dat op basis van de gegevens van deze bedrijven geen mogelijkheid is gebleken om voldoende volume samen te krijgen om bloktreinen te vormen die met een regelmatige frequentie vanuit Turnhout zouden kunnen vertrekken of aldaar zouden kunnen toekomen.

Anderzijds werd in deze verkennende analyse bevestigd dat de aansluitingsboog op de terreinen van Veedijk **technisch gezien aangelegd kan worden**. Er moet evenwel nog geverifieerd worden of er geen **milieu-gerelateerde regelgeving vanuit Europa** een ontwikkeling van een spooraansluiting in de weg staat.

Van een reactieve naar een proactieve aanpak van een infrastructuurproject

De conclusie zou kunnen zijn dat er onvoldoende signalen zijn vanuit de verladende markt om volop in te zetten op een spooraansluiting. Het dossier weegt vooralsnog te licht om gesprekken met Infrabel op te starten (geen volume-engagement). Dit is een **reactieve of vraaggestuurde benadering**. Er is momenteel geen nadrukkelijke en expliciete vraag naar een spoorconnectie, bijgevolg gaan ze ook niet over tot het aanleggen van een dergelijke infrastructuur.

Hier zou ook een **proactieve aanpak** kunnen gehanteerd worden. Een intensieve marktscreening (van zowel potentiële gebruikers als potentiële logistieke dienstverleners) kan helpen op de eerste plaats de vooroordelen jegens spoorvervoer te doorprikken of de spreekwoordelijke vicieuze cirkel te doorbreken. Er moet op zoek gegaan worden naar stromen die in aanmerking komen voor spoorvervoer en die gebundeld kunnen worden tot voldoende volume voor een rendabel spoorvervoer op een welbepaalde corridor. Voor deze grondige analyse wordt best een neutrale actor bij de hand genomen die de match tussen vraag en aanbod kan proberen tot stand te brengen. Indien er via deze actieve weg volume in kaart gebracht wordt die qua grootteorde in de buurt komt van het minimaal vereiste volume, dan zou resoluut gekozen kunnen worden voor het aanleggen van de nodige spooraansluiting. Deze concrete plannen zouden vervolgens nieuwe (andere) partijen ook moeten overtuigen om op het spoor te gaan. Bij de ontwikkeling van de nieuwe bedrijventerreinen zou het gebruik maken van de spoorconnectie als een uitsluitend criterium gehanteerd kunnen worden. Zo werkt men eerder **aanbodgestuurd**.

Op naar een doorbraak in spoorontsluiting

De volgende elementen pleiten voor deze **'voluntaristische' benadering van de overheid; m.a.w. een pleidooi voor het 'kleur bekennen'**:

- Vlaanderen zet in op logistiek – wil logistieke topregio zijn en blijven.
- Prognoses van diverse instellingen (o.a. Federaal planbureau, Eurostat,...) wijzen op een blijvende gestage groei in goederenstromen (+60% in periode 2005-2020).
- Het multimodale vervoernetwerk in Vlaanderen is *dens*, doch de capaciteiten zijn niet onbeperkt. Op verschillende punten wordt vandaag reeds het plafond van de capaciteit bereikt.
- Alle modi dienen maximale kansen te krijgen teneinde het multimodale netwerk optimaal te benutten.
- Een multimodale ontsluiting van bedrijventerreinen wordt in de toekomst steeds meer een must, dit past trouwens binnen een duurzame ontwikkeling van deze bedrijventerreinen.
- Bedrijven zijn op zoek naar een duurzame invulling van hun activiteiten, van de logistieke processen in het bijzonder.
- Bedrijven zijn op zoek naar multimodaliteit. Het niet beschikbaar zijn van alternatieven voor de gangbare transportoplossing zou een uitsluitingsgrond kunnen zijn voor vestigingskeuze. Zo zou Vlaanderen kansen - hier de effectieve vestiging van interessante bedrijven met substantiële creatie van toegevoegde waarde en werkgelegenheid - kunnen missen;

Eenmaal men beslist heeft tot de bewuste spoor aansluiting, kan doelgericht en met een concreet aanbod gezocht worden naar potentiële gebruikers van deze aansluiting. Dan is de vicieuze cirkel waarvan sprake doorbroken en kan voor dit nieuwe vervoeraanbod een (hernieuwde) match met de vragende partijen, verladers en logistieke dienstverleners, 'veroorzaakt' worden.

Besluit

Turnhout geldt als een logistieke hotspot binnen de Extended Gateway Vlaanderen. Een multimodale ontsluiting is hier een must om maximale kansen te benutten, de gegenereerde goederenstromen te kanaliseren en zo de maatschappelijke overlast tot een minimum te beperken. Tijdens het overleg met de klankbordgroep liet de NMBS ook weten dat er nog voldoende capaciteit vrij is op de bestaande spoorlijn Herentals-Turnhout. Voor een mogelijke realisatie van deze spooraftakking moet de nodige ruimte worden gereserveerd.

5.2 / VISIE BEDRIJVIGHEID: NAAR EEN REGIONALE AANPAK VOOR DE HELE NOORDERKEMPEN

Zoals reeds aangegeven in het besluit omtrent de evaluatie van de verschillende scenario's vormt de spreiding van activiteiten geen goede basis voor een verdere duurzame ontwikkeling van de Noorderkempen.

Dit principe van '**gedeconcentreerde bundeling**' is een van de basisconcepten van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen voorziet dat elke gemeente een nieuw bedrijventerrein kan plannen, niet alleen aanleunend bij de hoofdkernen zoals vastgelegd in het oorspronkelijk structuurplan, maar nu ook in kleinere kernen. Het huidig voorstel voor de Noorderkempen heeft dezelfde mogelijkheden onderzocht maar concretiseert dit gegeven anders. Uit deze mobiliteitsstudie blijkt immers dat een doorgedreven spreiding vanuit mobiliteitsoogpunt geen goede oplossing is. Het is aangewezen verschillende bedrijventerreinen van verschillende gemeenten te bundelen op basis van de ontsluitingsmogelijkheden, door het bedrijventerrein van de ene gemeente bijvoorbeeld aansluitend tegen een bedrijventerrein van een andere gemeente te situeren.

De keuze is dan ook helder: **blijft de ambitie overeind** om de verkeersleefbaarheid in de Noorderkempen de komende jaren ten gronde te verbeteren, dan zijn op diverse beleidsdomeinen de nodige stappen te zetten en zijn begeleidende maatregelen te nemen om hier ook echt aan tegemoet te komen.

Omgekeerd houdt dit een belangrijke **uitdaging** in: nieuwe invalshoeken en systemen ontwikkelen om de economische (en financiële) draagkracht van alle gemeenten op een andere manier te garanderen en te ondersteunen. Het vraagt om meerdere '**nieuwe benaderingen**': regionale samenwerking, uitgaande van het specifieke eigen profiel en gebaseerd op andere financieringsmechanismen.

Eerst en vooral is duidelijk dat de hele problematiek op **regionale schaal** dient aangepakt en niet per gemeente afzonderlijk. Zo vergt bundeling van bedrijvigheid als voor de hand liggende consequentie, bijvoorbeeld een totaal ander concept dan de gelijkwaardige spreiding over alle gemeenten. Het veronderstelt een regionale benadering en dus ook een zeer grondige **samenwerking tussen alle gemeenten** onderling, waarbij elke gemeente een eigen specifieke rol opneemt in het grotere geheel.

Deze benadering mag geen 'voor- of nadeel' inhouden voor de ene gemeente ten opzichte van de andere, integendeel. Juist door de problemen op regionale schaal aan te pakken, verhoogt de kans op afdoende antwoorden. Het komt er dus op aan om nieuwe vormen van regionale samenwerking uit te werken, vanuit een **gelijkwaardigheid** tussen alle partners (grotere en kleinere steden en gemeenten), vertrekkend van concepten die goed zijn voor de hele streek en dus ook voor elke gemeente afzonderlijk.

Niet elke gemeente hoeft dan nog langer op dezelfde wijze in te zetten op uitbreiding van wonen of bedrijvigheid, kiezen voor een eigen profiel moet **een volwaardig alternatief** bieden.

Daarmee is (hopelijk) de basis gelegd voor een gezamenlijke planning van de verdere ontwikkeling van bedrijvigheid en dit dus in een sterker geconcentreerde vorm, noodzakelijk met het oog op een beter beheersbare mobiliteit en een grotere leefbaarheid van de kernen in de regio. Toch blijft dit een eerder defensief concept. Hier kan of moet **een nieuwe strategie** aan gekoppeld worden die een ander economisch verhaal opbouwt, vertrekkend vanuit de eigen troeven en karakteristieken van de Noorderkempen.

5.3 / DE NOORDERKEMPEN ALS STERK MERK

Ruimte voor **landbouw**, de economische hoofdfunctie voor de hele Noorderkempen, is in deze vernieuwde visie veel sterker te combineren met alle mogelijke activiteiten die daar ruimtelijk én qua mobiliteit in passen, bijvoorbeeld met alles wat **toerisme en zachte recreatie** aan dynamiek kunnen opleveren. Streektoerisme is een economische sector in volle ontwikkeling, met een zeer groot potentieel voor de hele streek (erfgoedwaarden, natuurontwikkeling, streekproducten, ...). Daarbij is hét uitgangspunt bij uitstek het **'recreatief medegebruik'** van de ruimte door vormen van zachte recreatie (wandelen en fietsen), in combinatie met zeer uiteenlopende voorzieningen en veel meer verblijfsaccommodatie. Op dat vlak kunnen 'De Noorderkempen' een **'sterk merk'** uitbouwen.

In feite sluit deze visie ook aan bij het RSPA van 2001, waar voor de Noorderkempen concepten naar voor geschoven zijn zoals **'rustig grensgebied'** en **'open Kempen'**. TPA, Toerisme Provincie Antwerpen, werkt hier erg hard aan, maar tot op vandaag is deze omschrijving voor de betrokken gemeenten blijkbaar soms nog te beperkend overgekomen, ontwikkeling van **een nieuwe, meer dynamische benadering** is essentieel.

5.4 / NOOD AAN NIEUWE FINANCIERINGSMECHANISMEN



De consequenties van deze visie gaan nog een stap verder. Vandaag zijn de **gemeentelijke financiën** namelijk voornamelijk bepaald door het aantal inwoners en de aanwezige bedrijvigheid, vandaar dat het erg logisch is dat elke gemeente uitbreiding van bedrijventerreinen en verhoging van het aantal inwoners beoogt. Die situatie kan maar omkeren, als de financiële verdeling ook op **een andere basis** kan geregeld worden.

Die is vandaag te zeer afhankelijk van het (groeïende) aantal inwoners en het (stijgend) aantal bedrijven, terwijl ook de **zorg voor de open ruimte** bijvoorbeeld, een belangrijk fundament zou moeten zijn van de gemeentelijke financiering.

Zo stelde de gemeente Ravels in het eigen Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplanningsproces terecht al dat financiële compensaties voor de te onderhouden beekvalleien en natuurgebieden, kleine landschappelijke elementen, fietspaden en recreatieve voorzieningen, essentieel zijn om deze taak op termijn naar behoren te kunnen blijven vervullen. Er is dus nood aan een **nieuw financieel systeem voor de gemeenten**, mede gericht op dit soort activiteiten.

In afwachting van een nieuw financieringsmechanisme wordt samen met betrokken partners gezocht naar de optimale locatie voor nieuwe en/of bijkomende lokale bedrijvigheid, waarbij ook de opties van herstructurering en/of herlocalisatie aan bod komen.

5.5 / 'GROENE BEDRIJVIGHEID' DRAAGT BIJ TOT EEN STERK IMAGO

Streven naar **duurzame ontwikkeling** is een vrij algemene doelstelling, duurzaamheid is namelijk een breed begrip. Het gaat zowel om respect voor de fysieke structuur (rivieren en beken, waterhuishouding, bodem en reliëf), als om aandacht voor de geschiedenis van het (erfgoed)landschap en zijn bijzondere kwaliteiten en karakteristieken. Daarnaast spelen ook maatschappelijke, sociale, culturele, ecologische en technologische aspecten een belangrijke rol. Die komen allemaal nog eens bovenop de ambitie om de Noorderkempen uit te bouwen tot een '**regio duurzame mobiliteit**'.

Inzake landbouwontwikkeling biedt dit een bijkomende uitdaging om systemen te ontwikkelen rond '**beheerslandbouw**', waarbij verwevenheid van landbouw, natuurontwikkeling en zachte recreatie kan vertaald worden in meervoudig ruimtegebruik, met een realistische economische grondslag.

De uitbouw van bedrijvigheid veronderstelt dan **duurzaam ruimtegebruik** (compact bouwen, bouwen in de hoogte, parkeergebouwen, ...), multi-modaliteit, beperking van energie- en waterverbruik, recuperatie van grondstoffen, vermijden van afvalstromen en nog zoveel meer. In tegenstelling met de industriële landschappen langs het Albertkanaal bijvoorbeeld, hoort in de groene Noorderkempen een ander soort '**groene bedrijvigheid**' thuis.

Zo hebben recente studies in opdracht van de POM aangetoond hoe in **De Schaaf-Delften** in Malle-Zoersel, door de betere ontsluiting en de herinrichting van het bedrijventerrein, gekoppeld aan de uitbouw van beeldbepalende bedrijfsverzamelgebouwen in een groen kader (waterbuffering), een nieuw imago kan gecreëerd worden. Boeiende studies van de KULeuven rond Turnhout en **Veerdijk**, illustreren hoe de waterhuishouding van de hele stad voor een deel kan gebufferd worden in de restzones van het industrieterrein. Extra inzetten op dat soort duurzame benaderingen, niet alleen voor bedrijventerreinen, maar ook op vlak van uitbouw van infrastructuur, kan bijdragen aan een sterkere profilering van de hele regio.

5.6 / LANDSCHAP EN OPEN RUIMTE

Kernversterking als ruimtelijke beleidsvisie

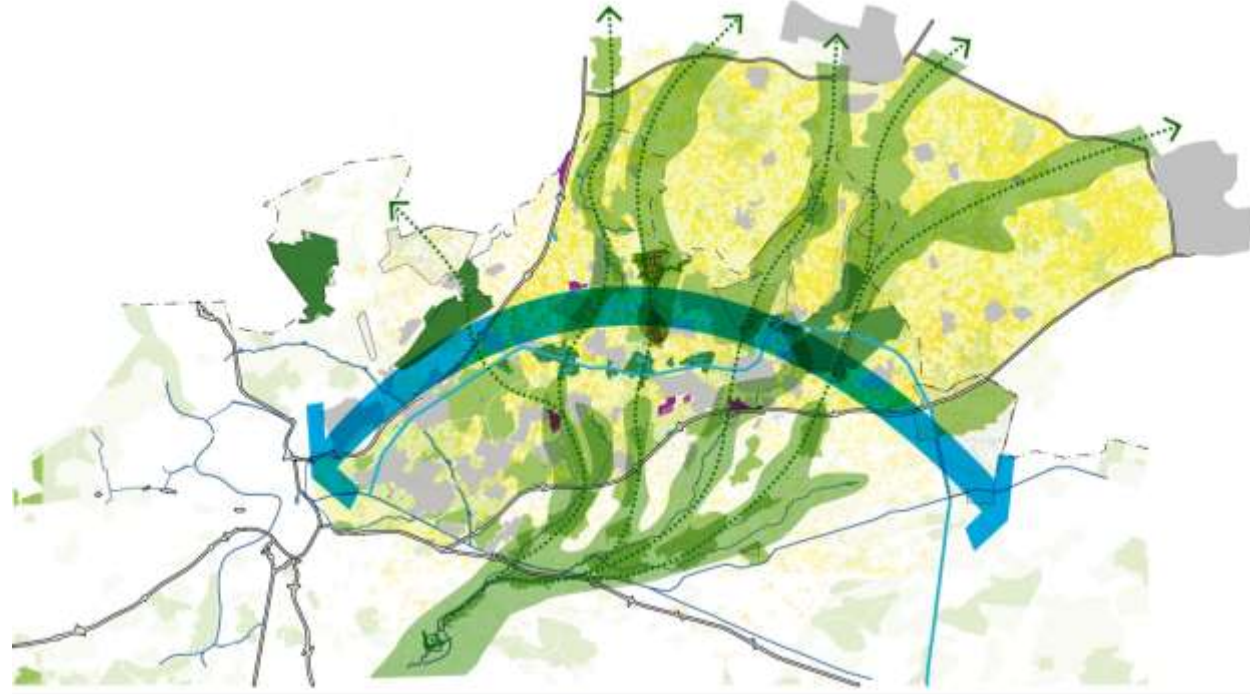


In alle Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen van de hele Noorderkempen staat kernversterking voorop. Bundeling van het wonen en een sterke concentratie van handel, diensten en voorzieningen in de (hoofd)kernen, dragen samen bij tot de leefbaarheid van grotere en kleinere kernen. Een tweede sterke klemtoon ligt in de belangrijke **relatie tussen de kernen en de open ruimte** rondom. Daarin zit namelijk de kwaliteit van het wonen in de Noorderkempen.

Al lang voor de structuurplanning op gang kwam werd het concept 'Taxandria' gelanceerd, dat aantoonde dat de stad Turnhout (en het stedelijke gebied Turnhout) als enige in de hele Benelux in de vier windstreken omringd is door open ruimte, een bijzondere troef voor de centrumstad van de regio. In het structuurplan zelf zijn fietsroutes uitgetekend in alle richtingen, vertrekkend van op de Grote Markt en tot in de open ruimte.

De stad Hoogstraten maakt vandaag, in uitvoering van het structuurplan, werk van een gericht **erfgoedbeleid**. Ook daarin komt de relatie met het omliggende 'erfgoedlandschap' sterk naar voor, niet alleen voor de hoofdkern van Hoogstraten zelf, maar ook voor kleinere kernen zoals Wortel bijvoorbeeld. Ook Malle en Zoersel bijvoorbeeld, zetten in op de uitbouw van de kernen, onder meer via geïntegreerde projecten voor wonen, voorzieningen en nieuwe publieke ruimte.

Het zijn allemaal illustraties van het belang dat in de beleidsontwikkeling gehecht wordt aan de sterke wisselwerking tussen de kernen en de open ruimte. Tegelijk ook gericht werk maken van een sterkere samenhang in de open ruimte, is essentieel in dat verhaal, maar vergt uiteraard opnieuw een **gemeentegrensoverschrijdende regionale aanpak**. Alleen op die schaal is nieuwe dynamiek te creëren.



6 / VISIE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR

6.1 / GEWENSTE ONTSLUITING VAN DE NOORDERKEMPEN VOOR GEMOTORISEERD VERKEER

6.1.1 / Beter benutten E34-E19-A58 als hoofdontsluitingsstructuur

Visie

De E34-E19-A58 vormt de hoofdontsluitingsstructuur om de Brabantse kernrij, de Noorderkempen en Antwerpen te ontsluiten en om het internationale transitverkeer af te wikkelen. Uit de selected-link-analyse is niet gebleken dat er op macroniveau een kortsluiting gebeurt in het hoofdwegennet via de Noorderkempen. Het is vooral verkeer dat gegenereerd wordt binnen de Noorderkempen zelf en dat via het onderliggend diffuus wegenpatroon naar het hoofdwegennet rijdt. Toch dienen er maatregelen te worden genomen om de doorstroming op het hoofdwegennet te verbeteren en om te vermijden dat er bij calamiteiten toch sprake is van sluipverkeer doorheen de Noorderkempen tussen de E34 en de E19. De verschillende scenario's die werden doorgerekend gingen uit van het sluiten van de ring van Antwerpen en toch blijkt dat er in 2020 nog congestie zal zijn op de E19 en de E34.

Acties

De volgende maatregelen zijn daarbij belangrijk:

- Uitvoering masterplan Antwerpen. De oostelijk bretel (A 102) zal er bijvoorbeeld voor zorgen dat verkeer gegenereerd langs de E313 een bypass krijgt richting Nederland, waardoor de Ring van Antwerpen kan worden vermeden en het 'spitsvrije' alternatief via de Noorderkempen wegvalt.
- Verbeteren doorstroming E19 door capaciteitsuitbreiding (uit de modelresultaten bleek immers dat er in 2020 na realisatie van de Oosterweelverbinding nog steeds congestie zal zijn op de E19). Er kan gewerkt worden met een extra rijstrook in beide richtingen vanaf Hoogstraten-Meer. Tevens mag worden verwacht dat er een verschuiving zal ontstaan in de verkeersstromen op de E19 richting A12. Op grondgebied van Nederland is men immers de A12 aan het uitbouwen tot een volwaardige autosnelweg met invulling van enkele missing links. Het uitbreiden van de capaciteit van de E19 zal worden geëvalueerd na realisatie masterplan Antwerpen.
- Verbeteren van de aansluiting E34-E313 om doorgaand verkeer langsheen de N14 in Zandhoven tegen te gaan en te vermijden dat (vracht)verkeer een 'wissel' maakt tussen de E34 en de E313 via de N14.



- Vanuit Leuven, Aarschot zal de E314 en de N74 als primaire weg een volwaardig alternatief worden voor de E19 om een verplaatsing te maken richting Eindhoven en Tilburg. De N74 wordt als volwaardige noord-zuidverbinding uitgebouwd als primaire weg met een nieuw tracé langsheen Valkenswaard en een omleiding langs Helchteren.

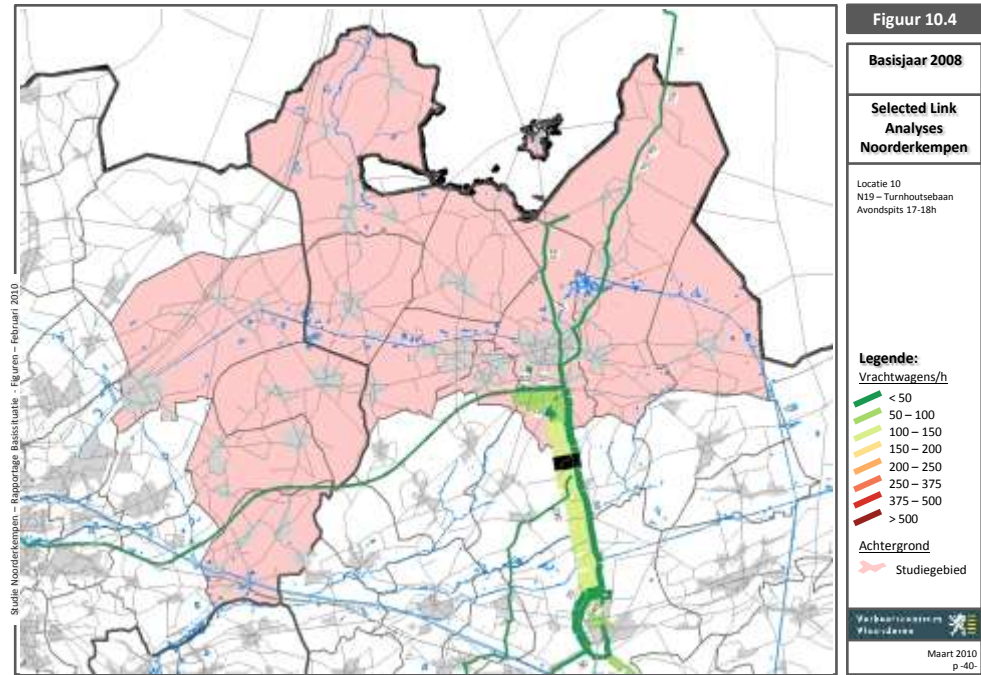
6.1.2 / Geen noord-zuidverbinding op primair niveau via Turnhout

Feiten: grensoverschrijdend verkeer beperkt, noodzaak noord-zuidverbinding niet aangetoond

Uit zowel de analyse van effectieve verkeerstellingen als uit de analyse van de selected-links uit het verkeersmodel (dit is in feite een bevraging vanwaar het verkeer komt en waar het naartoe rijdt) blijkt dat zowel op de N119 (via Weelde Stati) als op de N12 doorheen Ravels het aandeel verkeer beperkt is. Zoals reeds gesteld in de oriëntatienota stellen is meer verkeer vast te stellen op de N12 dan op de N119. Uit de selected-link-analyse uit het verkeersmodel van de provincie Noord Brabant is duidelijk te merken dat er een afname is van het verkeer op Belgisch grondgebied. De verkeerstellingen van de provincie Noord Brabant geven op de N260 Baarle-Tilburg op Nederlands grondgebied een dagtotaal aan van 3.104 voertuigen richting Nederland en 3.091 pae richting België. Dit zijn cijfers die beheersbaar zijn en in overeenstemming met de huidige wegencategorisering.



Ook uit de selected-link-analyse uit het provinciaal verkeersmodel voor Antwerpen blijkt dat het aandeel doorgaand verkeer op de N119 en de N12 zeer beperkt is. Uit de selected-link-analyse op de N19 tussen Turnhout en Geel blijkt dat de N19 vooral een verzamelende functie heeft voor het verkeer richting E34 maar dat het verkeer van of naar Nederland zeer beperkt is.



Selectedlinkanalyse N19 vrachtverkeer

Doorgaand regionaal verkeer via hoofdwegennet

In het RSV en RSPA staat duidelijk aangegeven dat er geen maasdoorsnijding mag zijn tussen de E314 en de stedenrij Breda – Tilburg – Eindhoven. (A58). Verkeer van buiten de Noorderkempen dient steeds gebruik te maken van het hoofdwegennet. De E34-E19-E313 fungeren daarbij als hoofdonthoudingsstructuur. Er dient te worden vermeden dat er een ‘kortsluiting’ ontstaat tussen de hoofdwegen via het onderliggend wegennet. Deze visie is onder meer ingegeven vanuit het standpunt om de leefbaarheid van de Noorderkempen en de waardevolle open ruimte te vrijwaren.

Om het verkeer afkomstig van de ‘Kempische as’ Geel-Mol-Herentals te ontsluiten wordt de N19 als primaire weg geoptimaliseerd. Via de E34 wordt een verbinding gemaakt naar de kernrij van Brabant (Breda-Tilburg-Eindhoven). Het is niet de bedoeling om de N119, die in het verlengde ligt van de N19, te gaan benutten als onderdeel van een noord-zuidverbinding. Voor verkeer afkomstig van Leuven, Aarschot blijft het hoofdwegennet de aangewezen route. Er zijn immers geen plannen om de N19 tussen Aarschot en Geel op te waarderen, dit is ruimtelijk niet meer haalbaar.

Een reistijdanalyse tussen Leuven en Tilburg toont aan dat het traject via Turnhout korter is maar dat de reistijd groter is dan het traject via Antwerpen. Uiteraard is een correctie op deze reistijd nodig omwille van de fileproblematiek rond Antwerpen. Een bijkomende alternatieve route is de verbinding E314-N74, na optimalisatie van de N74 Eindhoven-Houthalen mag worden verwacht dat de reistijd hier sterk zal verbeteren.

Acties

Vrachtverkeer over een langere afstand dient te worden bewegwijzerd via het hoofdwegennet. Het verkeer dat een ‘interne’ verplaatsing maakt tussen Turnhout en Tilburg kan dat nog steeds blijven doen via de N119 binnen de maas. Verkeer ten zuiden van Veerwijk dient gebruik te maken van het hoofdwegennet om richting Nederland te rijden.

Op de N12 worden maatregelen voorgesteld om doorgaand vrachtverkeer te ontmoedigen. Concreet wordt voorgesteld om zowel op de N119 als de N12 een trajectcontrole voor doorgaand vrachtverkeer te voorzien. Een vrachtwagen die Turnhout ter hoogte van Veerwijk verlaat richting Tilburg of omgekeerd dient via de route Hilvarenbeek of via het hoofdwegennet te rijden.

Overleg met de Provincie Noord-Brabant blijft nodig om dit verder uit te werken.

Wat betreft de inrichting van de N119 wordt uitgegaan van de inrichtingsprincipes zoals afgesproken met Nederland, waarbij de N119 wordt ingericht als een 2X1 met vrijliggend fietspad.

6.1.3 / Naar een nieuw robuust netwerk voor de Noorderkempen door optimalisering van de secundaire weg N14 + optimaliseren wegennet in het Turnhoutse tussen E34 en R13

Visie

De Noorderkempen dienen op een volwaardige manier te worden ontsloten naar zowel de E34 als de E19. De interne verbinding tussen het kleinstedelijk gebied Hoogstraten, het economische knooppunt Malle en het regionaalstedelijk gebied Turnhout dient zo efficiënt mogelijk te worden georganiseerd zonder de verkeersleefbaarheid in de verschillende dorpskernen onder druk te zetten. De bestaande wegen in de Noorderkempen hebben meestal een profiel van 2X1-rijweg en doorkruisen allemaal de verschillende doortochten. Afgaande op de huidige en toekomstige intensiteiten wordt nergens de verhouding intensiteit/capaciteit overschreden. Wel doen zich problemen voor ter hoogte van de kruispunten en vormt het trage verkeer, landbouwverkeer er vaak voor dat de doorstroming in het gedrang komt. Met andere woorden, er is meer nood aan een robuust netwerk in de vorm van een betrouwbaar netwerk met goede doorstroming dan een verruiming van de capaciteit.

Op het vlak van de verkeersleefbaarheid doen zich problemen voor in de meeste doortochten en is het wenselijk om te werken met omleidingswegen om dit verkeer op te vangen. Na evaluatie van de verschillende scenario's is gekozen om de N14 verder uit te bouwen als een interne ontsluitingsweg met lokale omleidingswegen rond Zoersel, Malle en Rijkevorsel. Wat betreft Rijkevorsel is geopteerd om de omleidingsweg aan de westzijde van de dorpskern te voorzien i.p.v. aan de oostzijde..

Hier volgen nog even de belangrijkste argumenten voor het kiezen voor een westelijke omleidingsweg rond Rijkevorsel op een rij:

- Vanuit ruimtelijk en planologisch standpunt is het invullen van het westelijke omleidingstracé meer voor de hand liggend. De kern van Rijkevorsel heeft zich immers meer in oostelijke richting georiënteerd met een sterke verlinting van een aantal wegen. Bovendien situeren zich aan de oostzijde ook heel wat belangrijke groengebieden. De ruimtelijke impact zou te groot zijn.
- Een tweede argument om te pleiten voor een westelijke omleidingsweg heeft te maken met het feit dat een opwaardering van de Rijkevorselseweg en de aanleg van een oostelijke omleidingsweg rond Rijkevorsel aansluitend op de N14 maar weinig gebruikt zou worden door het autoverkeer. Deze nieuwe ontsluitingsstructuur zou voornamelijk door vrachtwagens worden gebruikt, waarvoor echter een alternatieve route bestaat via de N14.

Haaks op de N14 sluit de N153 aan die Brecht verbindt met het economisch knooppunt Malle. Tegelijk zorgt deze weg voor een ontsluiting naar het hoofdwegennet via de lokale omleidingsweg, zonder de doortocht van Brecht te belasten. In Hoogstraten fungeren de Houtelweg en de N144 als toegang tot de Noorderkempen. De N12 (Oostmalle-Turnhout), –Rijkevorselseweg (Turnhout-Rijkevorsel /Hoogstraten) en de N14 (Hoogstraten-Oostmalle) zijn de lokale dragers van de ontsluitingsdriehoek tussen beide kernen.



De doelstelling van de nieuwe ontsluitingsweg via de N14 bestaat uit het:

- zorgen voor een goede en veilige wegverbinding voor vrachtwagens van en naar activiteitenpolen binnen de Noorderkempen;
- verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de doortochten van Oostmalle, Brecht, Zoersel, Rijkevorsel, Hoogstraten;
- verbeteren van de bereikbaarheid Noorderkempen vanuit het hoofdwegenet;
- alternatief bij calamiteiten op de E19/E34.

Om de ontsluiting van het Turnhoutse te verbeteren wordt ingezet op het optimaliseren van de R13 als groene boulevard en het verbeteren van de ontsluiting van Veedijk door aanleg van parallelwegen.

Acties omtrent optimalisering van de secundaire weg N14

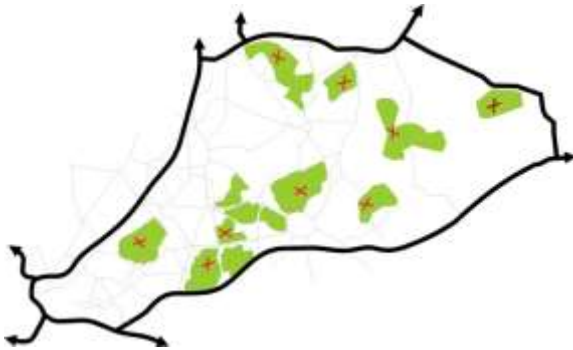
- Opwaardering Houtelweg (Hoogstraten-Rijkevorsel) tot een secundaire weg type II en afschaffing van het bestaand gewestplantracé.
- Realisatie van een westelijke omleidingsweg rond Rijkevorsel.
- De rol van de N133 tussen Westmalle en Brecht als secundaire weg type II wordt verschoven naar de N153. De N133 krijgt een rol als lokale weg I.
- Realisatie omleidingsweg Oostmalle.
- Realisatie omleidingsweg Zoersel.
- Opmaak tracéstudies en RUP's voor de omleidingswegen.

Acties omtrent optimalisering ontsluiting het Turnhoutse

- Stedelijk plateau Turnhout +uitvoeren acties streefbeeldstudie R13.
- Aanleg parallelwegen E34 ter hoogte van Veedijk i.f.v een verbeterde ontsluiting van het bedrijventerrein.

6.1.4 / Bundelen van verkeersstromen en vrijwaren van groene kamers voor gemotoriseerd verkeer

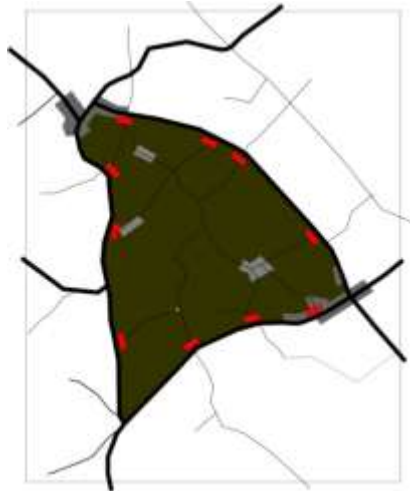
Visie



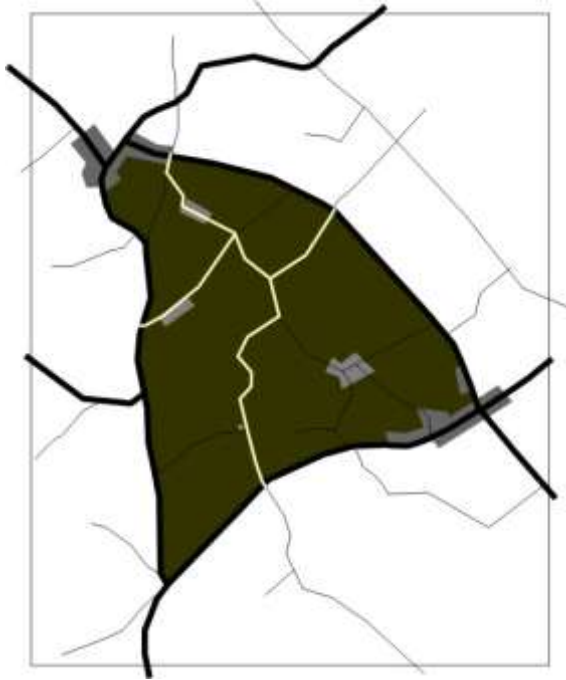
Het streven naar een nieuw robuust netwerk gaat uit van het principe van het bundelen van de verkeersstromen en het bundelen van activiteiten. Het lokale netwerk is nog teveel onderhevig aan lokaal sluipverkeer. In de gewenste ruimtelijk structuur staat beschreven dat de verschillende groengebieden niet op zich zelf mogen staan maar dat wordt gestreefd naar een groter park geheel dat de identiteit van de streek moet versterken. In een aantal gevallen worden deze 'groene kamers' vandaag nog doorsneden door wegen, die strikt genomen niet meer nodig zijn in de vernieuwde ontsluitingsstructuur. Door deze wegen te herprofilen of te 'knippen' kan een vorm van ontsnippering van deze groengebieden ontstaan.

Het weren van doorgaand verkeer op deze lokale wegen binnen de groene kamers kan ook een voordeel opleveren voor de andere modi. Deze wegen kunnen een betekenis krijgen als fiets- en openbaarvervoeras. Daarnaast wordt ook de recreatieve functie van deze wegen versterkt. Hierna wordt de aanpak om te komen tot autoluwe groene kamers beschreven. De groene kamers omvatten daarbij niet alleen groengebieden, maar ook landbouw- en openruimtegebieden.

Afbakening samenhangende landschapskamers met toegangspoorten



Zoals aangegeven in de visie bestaat het streven er in om de verschillende openruimte- en groengebieden in de Noorderkempen te vrijwaren en af te bakenen als samenhangende verblijfsgebieden. Binnen deze groene kamers, omsloten door wegen van een hogere wegcategorie, situeren zich hoofdzakelijk de landelijke wegen. Het is van belang dat er een duidelijk onderscheid wordt gemaakt in de hiërarchie van deze wegen. Het moet duidelijk zijn dat men bij het verlaten van de 'hoofdweg' een ander gebied binnenrijdt, waar ook andere gedragsregels gelden op het vlak van snelheid. Binnen de deelgebieden gaat de voorrang naar landbouwverkeer, fietsers, voetgangers en lokaal bestemmingsverkeer. Verkeer dat hier geen bestemming heeft wordt geweerd. Om die reden wordt voorgesteld om de verschillende toegangen tot het gebied te accentueren met poorten.

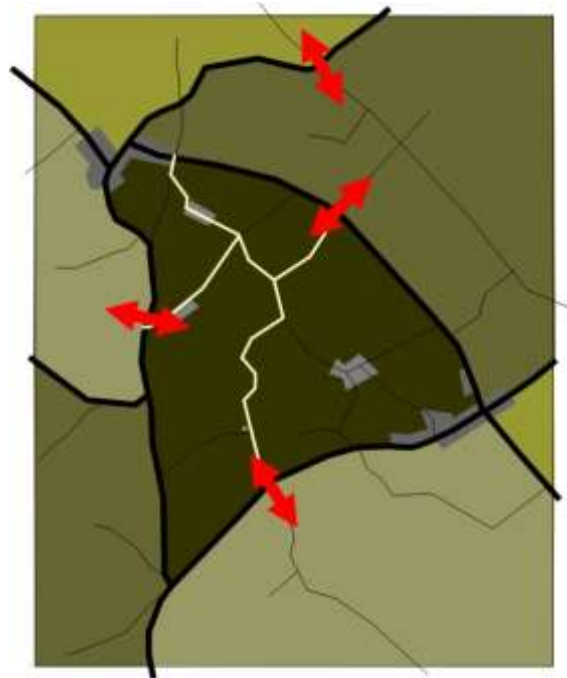


Naar een hoofdontsluiting voor het landbouwverkeer binnen elk deelgebied

Nadat de verschillende deelgebieden zijn afgebakend wordt gezocht naar een dragende ontsluitingsstructuur voor het landbouwverkeer. Deze ontsluitingsstructuur dient het landbouwverkeer binnen elk deelgebied zo snel mogelijk te ontsluiten naar de randen. Deze dragende hoofdstructuur dient ook voldoende uitgerust te zijn om dit landbouwverkeer op te vangen. Dit vertaalt zich in het profiel van de weg en de noodzaak tot het voorzien van voldoende uitwijkmogelijkheden om grotere voertuigen te kruisen.

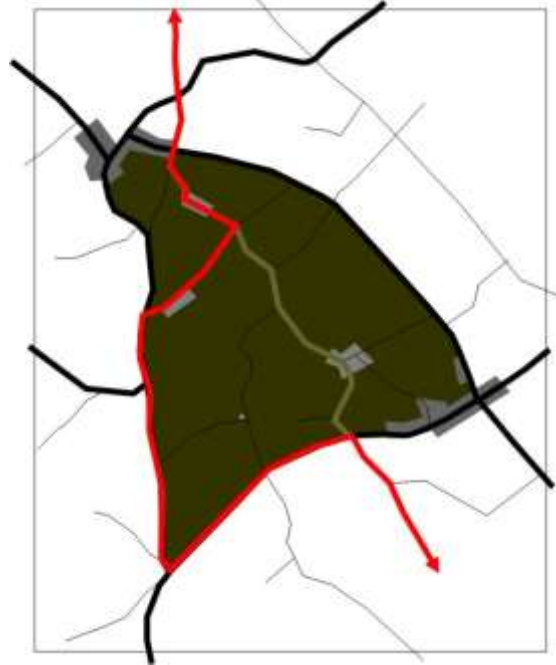
Zorgen voor een goede uitwisseling tussen de kamers onderling

Elke kamer staat uiteraard niet op zichzelf. In veel gevallen is ook een uitwisseling nodig voor het landbouwverkeer tussen de verschillende kamers onderling, er dient te worden gezocht naar veilige oversteekplaatsen en uitwisselingsmogelijkheden. Naargelang de wegen waarop aangesloten wordt van een hoger niveau zijn, zullen ook de typologie van het kruispunt en het aantal aansluitingen beperkter zijn. De kruispunten die als uitwisselingspunt fungeren worden maximaal beveiligd.



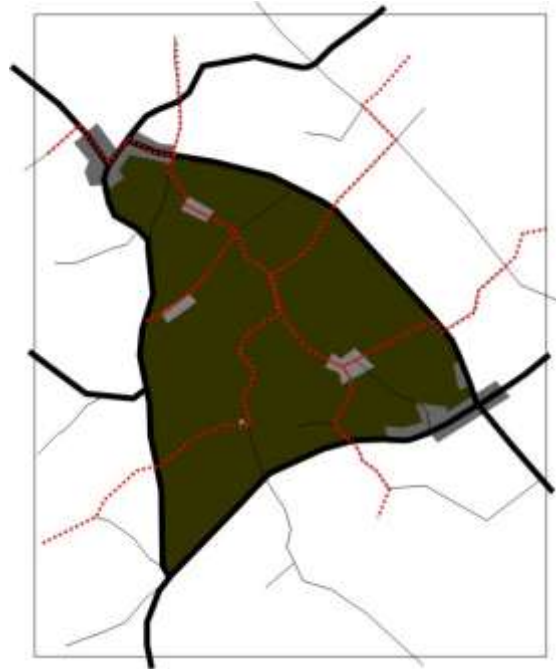
Weren doorgaand verkeer binnen de deelgebieden

In een aantal gevallen zijn de wegen die doorheen de kamers lopen ook onderhevig aan sluipverkeer en fungeren ze als alternatief voor parallel lopende wegen van een hoger niveau. In een aantal gevallen zijn ook de landelijke wegen binnen de afgebakende kamers ook onderhevig aan sluipverkeer indien men kortsluiting maakt in het wegennet. Daarom wordt voorgesteld om de continuïteit van de doorlopende trajecten doorheen de kamers te onderbreken. Het doorgaand verkeer dient gebruik te maken van de wegen van een hogere categorie



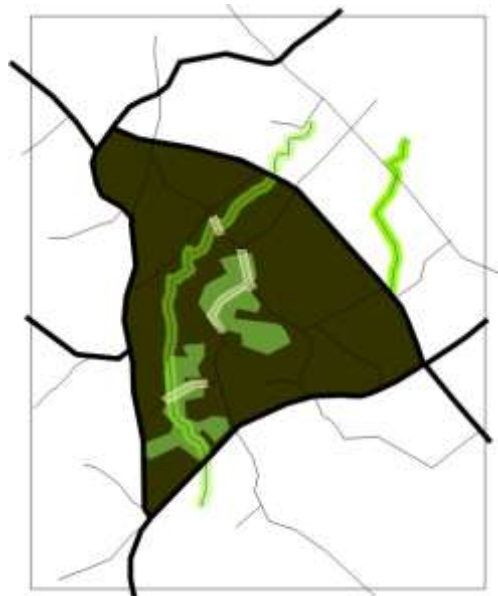
Gemengd fietsverkeer binnen de deelgebieden

De verschillende kamers worden afgebakend als één groot zone 50-gebied waar gemengd fietsverkeer zijn plaats krijgt. Er wordt bewust niet voor geopteerd om binnen deze landschapskamers te werken met aparte fietspaden. Dit kan alleen voor territoriumgedrag zorgen en sluipverkeer en hoge snelheden in de hand werken. Bovendien ontstaat hierdoor een verdere 'verstening' van het landelijk gebied. De aanpak is er net op gericht om binnen de kamers enkel lokaal bestemmingsverkeer toe te laten binnen een zone 50-regime. Het afbakenen van de kamers als zone 50 is haalbaar aangezien het hier vaak gaat om wegen met een krap profiel en een al dan niet bochtig tracé, zodat sneller rijden dan 50km/h eigenlijk niet haalbaar is. Bovendien worden heel wat van de landbouwwegen ook gebruikt als fietsroute of wandelroute. Indien er binnen de kamers wegen zijn die toch uitnodigen om sneller dan 50km/h te rijden, dan zal het profiel van de weg worden aangepast of worden maatregelen genomen om de snelheid te beperken. Veel aandacht gaat naar het beveiligen van de fietsoversteken van kruisende wegen tussen twee kamers onderling. Een afstemming met het ontsluitingsconcept voor landbouwvoertuigen is hier gewenst.



Aandacht voor natuurlijke structuren

Een aantal groene kamers wordt gekenmerkt door een rijk natuurhistorisch patrimonium. Het gaat om beekvalleien, bossen, kleine landschapselementen. Er wordt naar gestreefd om de plaatsen waar de landelijke wegen de verschillende natuurlijke structuren doorsnijden zoveel mogelijk te beperken. Dit kan door het profiel aan te passen, alsook het bestratingsmateriaal af te stemmen op de omgeving. In een aantal gevallen kan de weg worden verplaatst of weggehaald worden. De natuurlijke structuren kunnen ook een instrument zijn om het wegbeeld bij te sturen en aan te passen.



Acties

- N153 Wechelderzande-Malle wordt omgevormd tot een lokale weg met herprofilering van de rijweg.
- Onderzoek naar herprofilering Abdijlaan tussen Brecht en Schilde met als doel het sluipverkeer op deze lokale weg te weren.
- Heirweg in Beerse als fietsweg.
- Bolksedijk (Rijkevorsel/Hoogstraten) als landelijke weg met maatregelen tegen sluipverkeer (snelheidsmaatregelen). De weg blijft wel open voor het lokale verkeer

6.1.5 / Uitbouw vrachtrouten netwerk Noorderkempen

Visie gewenst vrachtrouten netwerk

Om tot het gewenste vrachtrouten netwerk te komen, baseert de studie zich op de methodiek van het Vlaams Gewest. In deze methodiek worden een viertal types van vrachtwagenroutes onderscheiden. Deze studie doet enkel uitspraken voor de routes op regionaal niveau. Aanvullend zijn ook maatregelen toegevoegd om de gewenste routes ook effectief af te dwingen. Vanuit de ruimtelijke visie wordt ernaar gestreefd om bijkomende activiteiten te bundelen in de economische knooppunten, regionaalstedelijk gebied Turnhout en het kleinstedelijk gebied Hoogstraten, met als regel dat men vanuit het hoofdwegennet niet langer mag rijden dan 10 minuten om die bestemmingen te bereiken. Verder worden alle routes langsheen doortochten en kernen zoveel mogelijk geweerd als vrachtroute.

Toepassing visie via uitwerking vrachtrouten netwerk

Hoofdvrachtroute

Omschrijving

Doorgaande vrachstromen en transitverkeer dienen zo veel mogelijk gebruik te maken van deze hoofdroutes. Vrachtwagenverkeer met als bestemming Noorderkempen mag pas ter hoogte van het aangewezen knooppunt het hoofdwegennet verlaten.

Selectie

De E19 en E34 als hoofdweg en de parallelweg E34 als primaire weg.

Vrachtroute I

Omschrijving

Dit zijn de wegen die de verschillende bedrijventerreinen ontsluiten naar het hoofdvrachtrouten netwerk. Doorgaand vrachtwagenverkeer dient op deze routes vermeden te worden. De schakels die deel uitmaken van het vrachtrouten netwerk type I, dienen in eerste instantie zo gefaciliteerd te worden dat vrachtwagenverkeer gestimuleerd wordt om deze routes te gebruiken als verbinding tussen de eindbestemming binnen de regio Noorderkempen en het hoofdwegennet.



Selectie

- De N153
- De N14 tussen E34 en Malle
- de primaire weg N144,
- De N132
- De N118
- De N12

Vrachtroute II

Omschrijving

Is bedoeld om interne relaties tussen bedrijven mogelijk te maken. Deze routes worden enkel geselecteerd indien aangegeven is dat er belangrijke interne relaties zijn en er geen alternatief voor deze relatie mogelijk is op het vrachtrouten netwerk type I. Bij selectie van deze routes dient steeds de afweging te worden gemaakt tussen de aanvaardbare omrijfactor en leefbaarheid en veiligheid van het onderliggend wegennet. Op dit netwerk is het niet de doorstroming die primeert om doorgaande vrachtstromen te vermijden.

Selectie

- De N153 tussen Brecht en Malle
- Rijkeworselseweg
- N14 tussen Hoogstraten en Malle

Acties

Overzicht mogelijke maatregelen :

Uitwerken van de trajectcontrole binnen de Noorderkempen.

Om het doorgaand vrachtverkeer in de Noorderkempen tegen te gaan en om de verkeersleefbaarheid in de doortochten te verbeteren wordt een project opgezet met trajectcontroles. Een koppeling met de verschillende GPS-systemen is daarbij gewenst om de maatregel optimaal te laten functioneren. De investeringen in de trajectcontrole en de terugverdieneffecten worden mede bekostigd door de politiezones. In eerste instantie wordt een ruim cordon voorzien van cameratoezicht bij de directe toegangen tot de Noorderkempen vanuit het hoofdwegennet. In de praktijk betekent dit dat bij elke op- en afrit met de E19 en de E34 die toegang verleent tot de Noorderkempen camera's worden geplaatst om de nummerplaten te lezen en de hoogte van de vrachtwagens.

Op die manier worden de doorgaande vrachtwagens die geen bestemming hebben in de Noorderkempen, maar wel gebruik maken van het wegennet geregistreerd. Tevens worden camera's geplaatst op de grens met Nederland op de belangrijkste invalswegen:

- N14 in Meerle,
- N369 ter hoogte van Gilze (af te stemmen met Nederland),
- N12 op de grens met Nederland boven Poppel,
- N139 bij de grensovergang met Nederland.

Een tweede cordon wordt voorzien rond de driehoek Hoogstraten-Merksplas-Turnhout en Oostmalle. Dit heeft als doel om, in afwachting van de realisatie van de omleidingsweg rond Rijkvorsel, het interne vrachtverkeer uit de Noorderkempen uit de doortocht van Rijkvorsel te weren. Op de volgende plaatsen wordt cameratoezicht voorzien:

- Loenhoutseweg-Heilige Bloedlaan: om te vermijden dat een vrachtwagen via het centrum van Hoogstraten en Wortel richting Turnhout rijdt.
- N14 net ten noorden van Oostmalle: om te vermijden dat een vrachtwagen vanuit de Kluis doorheen de doortocht van Rijkvorsel en Oostmalle richting E34 rijdt. In afwachting van de omleidingsweg rond Rijkvorsel dient een vrachtwagen vanuit de Kluis gebruik te maken van de N144; E19 en het traject N153, halve omleiding Oostmalle, omleiding Zoersel om naar de E34 te rijden.
- Rijkvorselseweg; om te vermijden dat vrachtverkeer vanuit de ROC-site via het centrum van Rijkvorsel richting E19 rijdt. Het verkeer afkomstig van het ROC dient via de Nieuwe Dreef / alternatieve parallelweg te rijden richting E34. De dorpskern van Wechelderzande is onvoldoende uitgerust als toegangspoort voor vrachtverkeer naar de Noorderkempen. In de dorpskern geldt een vrachtwagenverbod en op de Vlimmersebaan wordt een trajectcontrole ingesteld. De brug over het kanaal krijgt een beperkte doorgang in de hoogte om vrachtverkeer op deze as te weren.
- N104 tussen Wechelderzande en Rijkvorsel om te vermijden dat vrachtverkeer parallel met de N14 blijft rijden. De N104 dient zijn landelijk karakter te behouden, bijkomend autoverkeer op deze as is niet gewenst.

Driehoek Malle-Rijkvorsel-Beerse intern ontsloten via de ontsluitingsdriehoek N12-N14-Rijkvorselseweg

Verkeer dat absoluut geen bestemming heeft binnen deze driehoek dient uiteraard gebruik te maken van het hoofdwegennet of de interne ontsluitingsas N14 via de lokale omleidingswegen. Indien er een verplaatsing plaatsvindt binnen deze driehoek tussen de bedrijvigheid onderling, kan gebruik gemaakt worden van de N12, Rijkvorselseweg. Verkeer over een langer afstand wordt beboet via de trajectcontrole.

Kanaalzone Beerse oost

Aan de westzijde van het kanaal wordt de bestaande bedrijvigheid ontsloten door de 'geknikte weg' die het verkeer via een nieuwe brug over het kanaal naar de E34 afwikkelt. De activiteiten gelegen ten oosten van Beerse zijn vandaag moeilijk bereikbaar. Eén van de acties uit deze studie bestaat erin om te zoeken naar een oplossing om deze ontsluiting van de IOK, SITA-site en de KMO-zone Merksplas te verbeteren, met respect voor de omgeving (landschap, natuur, mobiliteit, leefbaarheid,...) en in overleg met Merksplas en Turnhout.

Herstructureren bedrijventerrein Sint-Lenaerts, geen verdere ontwikkelingen meer aan de noordzijde van het kanaal

De bestaande niet watergebonden activiteit aan de noordzijde van het kanaal dient op termijn te worden verplaatst naar het bedrijventerrein tussen de N153 en het kanaal. Dit vraagt een herstructurering van het bedrijventerrein waarbij er vooral een herziening nodig is van de verschillende aansluitingen op de N153. Op korte termijn wordt de geplande uitbreiding aan de noordzijde van het kanaal uitgesteld. Er is geen uitwisseling meer mogelijk tussen het noordelijk deel van het kanaal en de kern van Sint-Lenaerts.

Naar een nieuwe ontsluitingsstructuur voor het regionaalstedelijk gebied Turnhout

Uit alle berekeningen van de scenario's is gebleken dat de verkeersdruk op de N19 en de N140 tussen de E34 en de Ring van Turnhout sterk toeneemt en dat er spanning is tussen enerzijds de ontsluiting van de stad en anderzijds het regionaal bedrijventerrein Veedijk. Om beide functies uit elkaar te halen en om te komen tot een duidelijke toegang tot Veedijk wordt voorgesteld om het concept te onderzoeken met langs beide zijden van de E34 een parallelweg, met voor de ontsluiting van Veedijk op de E34 een aparte op- en afrit. De parallelwegen en de extra op- en afrit worden zowel voor het autoverkeer als voor het vrachtverkeer gebruikt.

Economisch knooppunt Oostmalle ontsloten via nieuwe ontsluitingsweg

Om het economisch knooppunt Oostmalle beter te ontsluiten wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd die in het zuiden aantakt op de omleidingsweg rond Zoersel. Tevens wordt voorgesteld om deze ontsluitingsweg door te trekken tot aan de N12 en later tot aan de N14 ten noorden van Oostmalle, zodat vrachtverkeer een betere ontsluiting krijgt richting bedrijventerrein de Kluis en het hoofdwegenet. Deze ontsluitingsweg doet ook dienst als omleidingsweg.

6.2 / GEWENSTE ONTSLUITING NOORDERKEMPEN MET OPENBAAR VERVOER

6.2.1 / Spoorgebonden systemen

Trein, met drie lijnen

NMBS-Mobility wil vanuit volgende principes vanaf 15 december 2013 haar netwerk herschikken: verbindingen strak om het halfuur met sneltreinen aangevuld met stoptreinen, de sneltreinen minstens aan gemiddeld 80 km/h, een stiptheidsreserve voorzien van 10% (bij kortste rittijd van bv. 10' er 1' bijtellen), jaarlijks 3,9 % reizigersgroei, overstaptijd variërend per type station. Er zijn drie lijnen nodig om een gebiedsgerichte en wervende aansluiting met het nationale en internationale net waar te maken:

- Breda – Noorderkempen – Antwerpen – Mechelen – Brussel;
- Turnhout – Herentals met takken naar Mechelen – Brussel, naar Antwerpen, naar Geel – Mol, naar Aarschot – Leuven;
- Antwerpen – Herentals – Weert als aparte lijn of als aansluitende takken op voorgaande lijn.

Voor de twee laatste lijnen vormt Herentals dus een potentieel sterk knooppunt als 'poort van de Kempen', om de onderlinge treinlijnen met elkaar in goede aansluiting te brengen vanuit Turnhout.

Station Noorderkempen.

De eerste lijn kan eerder worden gezien als een buurlandtreinlijn, samen met de HST-verbindingen (Thalys, Fyra, Duitse treinen naar Londen). Het is zeer de vraag of een wervende IR-treinverbinding haalbaar is, gelet op de kostenstructuur en de mogelijke trafiek en inkomsten die daardoor worden gegenereerd, omdat internationaal treinvervoer kostendekkend moet zijn. Ze mag volgens Europese richtlijnen niet als openbare dienst aangeboden worden met behulp van subsidies, tenzij als buurlandtrein tot het eerste knooppunt over de grens.

In station Noorderkempen is er sinds december 2008 een snelle interregiotrein, de IR-s, naar Antwerpen. Sinds 13 december 2009 rijdt de IR-s ook in het weekend. De treinrit duurt slechts 15 minuten. Het is een voorlopige pendeldienst Noorderkempen – Antwerpen-Luchtbal – Antwerpen-Centraal. Op korte termijn moet deze doorgroeien tot een buurlandtrein Breda – Brussel, mogelijk zelfs vanuit Utrecht, via 's Hertogenbosch en Tilburg. Het station Noorderkempen is een succes, want de parking staat meestal vol. Een kleine aanpassing is voorzien in 2012. Een substantiële uitbreiding is voorzien met een verdubbeling van de capaciteit na 2014. Gelet op de regionale ambities is de zorg voor het voor- en natransport ook met de fiets en de bus belangrijk: voldoende stallingen, goede frequenties, gewaarborgde aansluitingen en lijnvoeringstrajecten en tariefintegratie. Kortom, zorg om de gehele vervoerketen.

Station Noorderkempen haalde 696 instappers per werkdag in het jaar 2009 (Reizigerstellingen NMBS p. 1.5.9) en dit met een erg beperkte treindienst met één pendeltrein per uur naar Antwerpen. Inmiddels rijden er iets meer treinen, maar nog steeds één pendeltrein om het uur enkel naar Antwerpen.

Een wervend treindienstconcept voor station Noorderkempen is een IR op voormelde lijn op de relatie Breda – Brussel. De intrinsieke factoren die dit succes kunnen maken zijn:

- het vervoerpotentieel van de regio vanuit het wonen en naar bestemmingen in de regio;
- een aantrekkelijke frequentie en een behoorlijke snelheid op verbindingen naar grotere knooppunten, richting Breda enerzijds en richting Antwerpen, Mechelen en Brussel anderzijds;
- uitbesteding aan de best biedende operator (NMBS, NS of een andere) met het oog op een hoogwaardige dienst binnen marktconforme randvoorwaarden zoals Europa dat oplegt, wat in Nederland onder beheer van de provincies al gemeengoed is voor zijlijnen.

Volgende tabellen geven een impressie van een kansrijk concept met IR-buurlandtreinen van en naar de Noorderkempen. De treinen zouden een gemiddelde snelheid van 85 km/h kunnen halen. Samen met de strakke halfuurfrequentie zouden ze een bijzonder aantrekkelijk product zijn voor de regio en voor buurlandverkeer. Nader onderzoek naar het vervoerpotentieel en een operationele invulling is wenselijk.

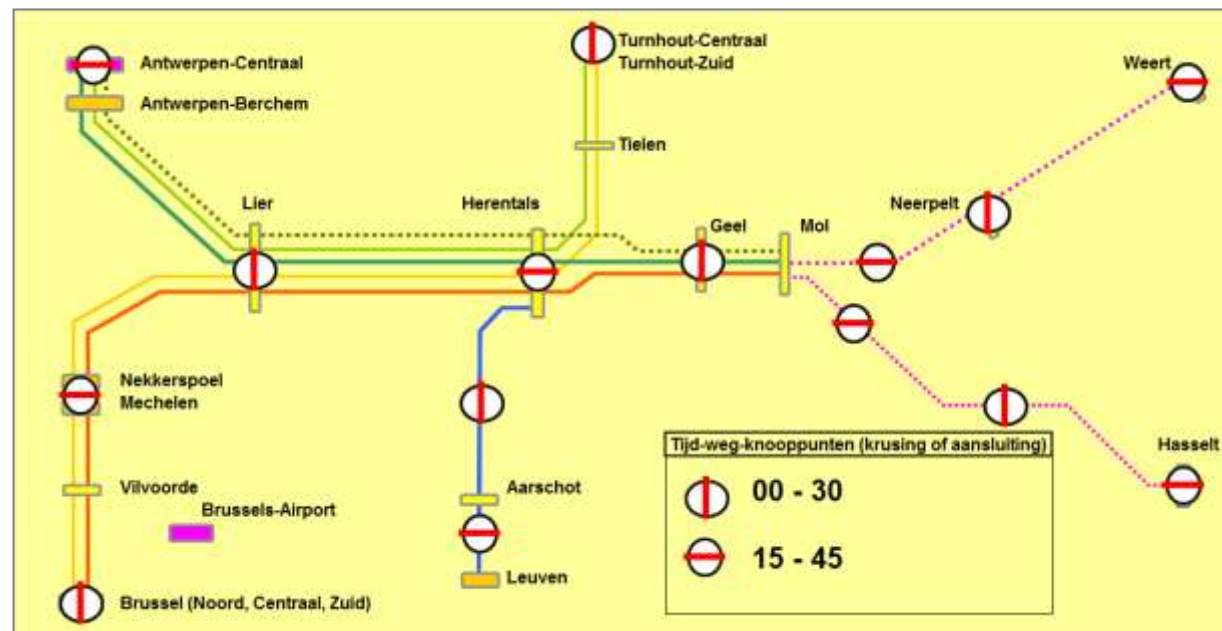
IR-s ³⁰		Dienstregelingmodel horizon 2012													
		op basis van huidige IR-s in 2010, verlengd tot Breda en Brussel, en in 30'-frequentie													
		km													
0	Breda	v				6:22	6:52	7:22	daarna	19:22	19:52	20:22			
32	Noorderkempen	v	5:38	6:08	6:38	7:08	7:38	om	19:38	20:08	20:38		21:22	22:22	23:22
53	Antwerpen-Luchtbal	v	5:49	6:19	6:49	7:19	7:49	het	19:49	20:19	20:49		21:49	22:49	23:49
56	Antwerpen-Centraal	v	5:55	6:25	6:55	7:25	7:55	half	19:55	20:25	20:55		21:55	22:55	23:55
58	Antwerpen-Berchem	v	6:01	6:31	7:01	7:31	8:01	uur	20:01	20:31	21:01		22:01	23:01	0:01
79	Mechelen	v	6:14	6:44	7:14	7:44	8:14	tot	20:14	20:44	21:14		22:14	23:14	0:14
100	Brussel-Noord	a	6:26	6:56	7:26	7:56	8:26	en	20:26	20:56	21:26		22:26	23:26	0:26
102	Brussel-Centraal	a	6:31	7:01	7:31	8:01	8:31	met	20:31	21:01	21:31		22:31	23:31	0:31
104	Brussel-Zuid	a	6:35	7:05	7:35	8:05	8:35		20:35	21:05	21:35		22:35	23:35	0:35
70 buurlandtreinen gaan per dag, beide richtingen samen, de grens over onder het label IR-s ³⁰															
daarnaast blijft Thalys, Fyra en eventuele andere treinen de HSL-4 gebruiken op internationale verbindende diensten															

Een mogelijke buurlandtrein als snelle IR in een 30'-frequentie

Station Turnhout en een kansrijk nieuw Turnhout-Zuid

Station Turnhout is altijd een wat achtergesteld hoofdstation geweest. Het is slechts in één richting en via omwegen op deels enkelsporige trajecten verbonden met het spoorwegnetwerk. Ter vergelijking: de rittijd Noorderkempen – Antwerpen (15') is veel gunstiger dan deze van Turnhout naar Antwerpen (45'). In documenten van de NMBS-groep wordt ervoor gepleit om de lijn Herentals – Turnhout geheel tweesporig te maken. Maar, er dient eerst te worden onderzocht hoe Turnhout in relatie met de stations van de regionale steden in de buurt (Lier, Mechelen, Herentals, Geel, Aarschot enz.) in een netwerk met tijdwegknooppunten kan worden ingepast.

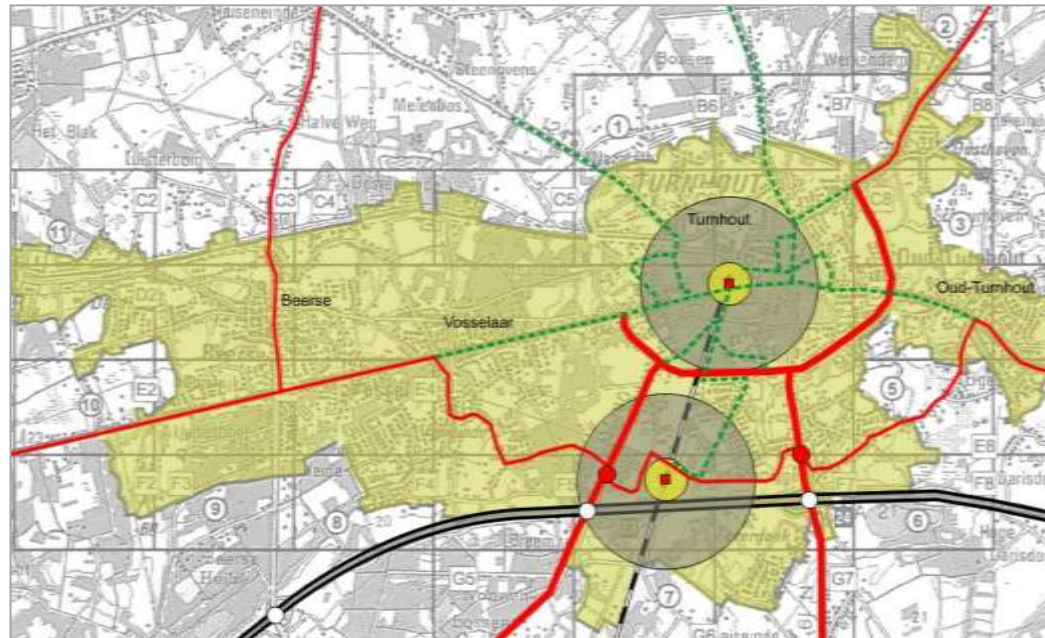
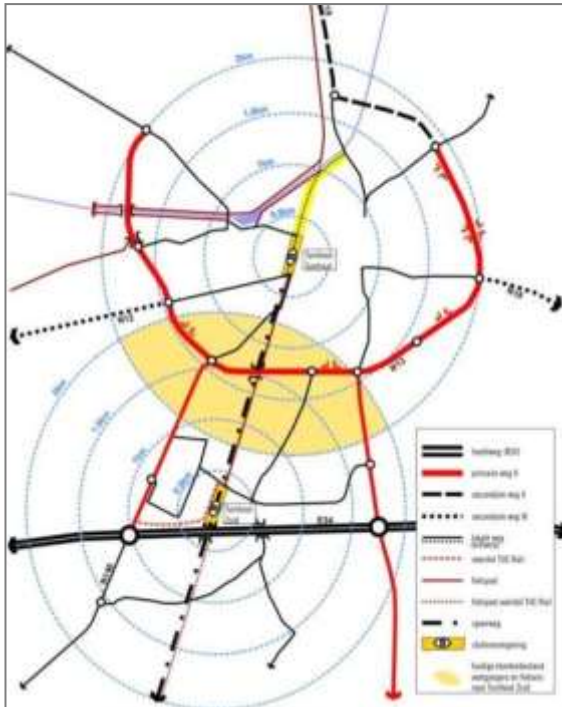
Dit zijn knooppunten waar treinen met elkaar in aansluiting komen op een klantvriendelijke wijze: om het halfuur, betrouwbaar en mogelijk aan één perron. Aangezien die knooppunten in de ruimtelijke structuur nu al op net geen kwartier rijden van elkaar liggen ontmoeten treinen die om het halfuur rijden mekaar om het kwartier. Hierop steunend kunnen tijdwegknooppunten gerealiseerd worden. In dit opzicht moeten de knooppunten voldoende sporen hebben om bijvoorbeeld vier treinen tegelijk naast elkaar te kunnen ontvangen voor onderlinge overstap. Tussenin kan een enkelsporig traject, bijvoorbeeld van Turnhout-Zuid tot Herentals Bosberg (over ruim 14 km) wellicht volstaan. Volgende schema's van een potentieel Kempisch netwerk brengen dit in beeld.










Mogelijk Kempisch netwerk, opgebouwd rond tijd-wegknooppunten.

Station Herentals is hierin als poort op de Kempen geschetst. Samen met de elektrificatie van de lijn Herentals – Mol (reeds beslist) kan een verwachte versterking van het netwerk er dus zo uitzien: treinen rijden strak om het halfuur naar Antwerpen of naar Brussel, na onderlinge aansluiting te Herentals. Een treinserie richting Leuven kan hier op lange termijn aan toegevoegd worden.

Een bijkomend station **Turnhout-Zuid** is een absolute troef. In verkeerskundige zin is een Zuidstation eerder een autolocatie met een oplossend vermogen van het structurele parkeerprobleem inclusief het verkeersprobleem van de stationsbuurt van het hoofdstation. Men mag aannemen dat Turnhout-Zuid toch vervoerpotentieel heeft. Het is immers goed gelegen voor de aanzienlijke woon- en activiteitenfuncties aan de zuidrand van het stedelijk gebied, in het bijzonder voor verplaatsingen per trein naar stations in de Vlaamse Ruit of de Kempische economische corridor, zonder omweg via het hoofdstation. In elk geval wijzigt de context van het voor- en natransport in het stedelijk gebied aanzienlijk, want treinklanten uit vooral de zuidelijke wijken gaan eerder kiezen voor Turnhout-Zuid. Nieuwe routes voor stappen, trappen, bus en auto's ontstaan.



Turnhout	Voetganger	Fiets	Bus	Auto
centraal				geen indien met zuid
zuid				

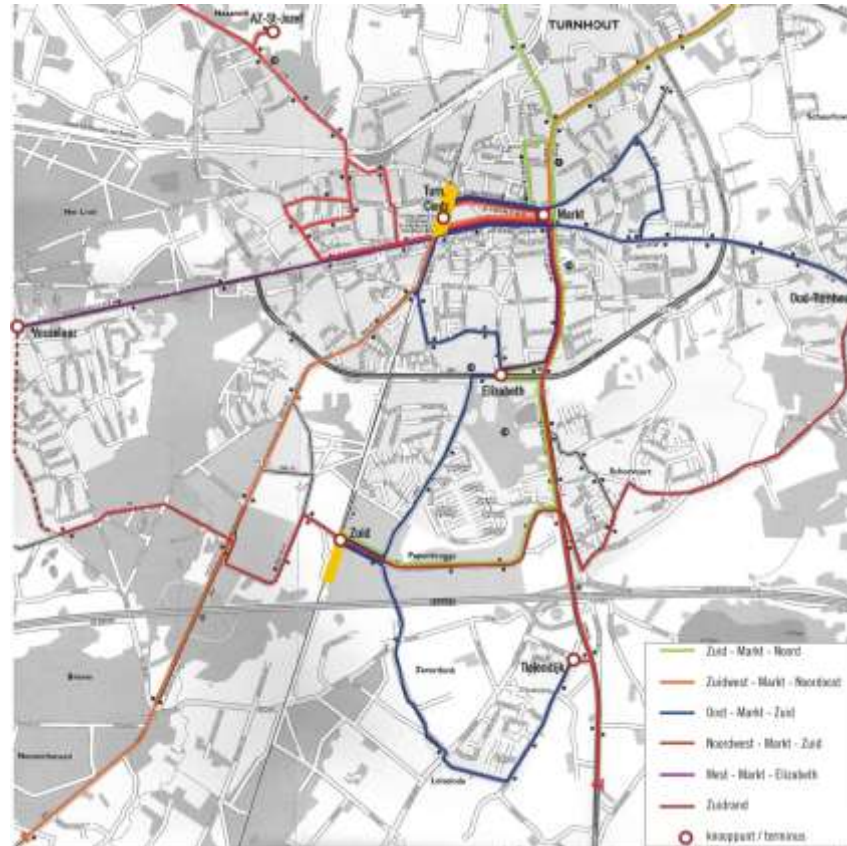
R 1000m

Met een station Turnhout-Zuid ontstaat er een tweede invloedsgebied voor de trein, zodat het primaire bereik ($R=2$ km) groeit van $12,5\text{km}^2$ naar circa 20 km^2 . Omdat het tweede station in de goede richting ligt voor tal van verplaatsingen ergens in de Vlaamse Ruit, mag aangenomen worden dat er een behoorlijk bijkomend potentieel is. Er zal uiteraard ook een verschuiving van klanten van Centraal naar Zuid plaats vinden.

AANPASSING BUSNETWERK I.F.V. BEDIENING VEEDIJK EN ZUIDSTATION.

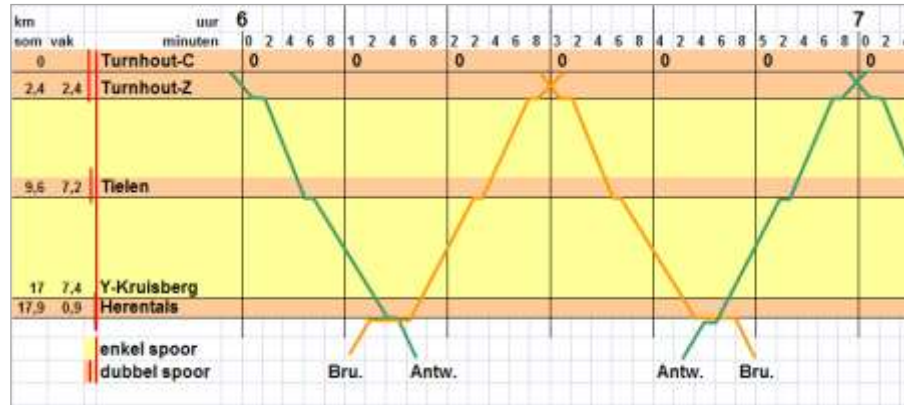
Volgend kaartje toont hoe het busnet ook kan gekoppeld worden naar het zuidstation en Veedijk. :

- Met een tangentlijn uit Oud-Turnout via Zuid naar Vosselaar en Beerse.
- Met mogelijke doorkoppelingen van bestaande buslijnen uit het noorden, bijvoorbeeld. uit Baarle via de Grote Markt naar Zuid.
- Stadslijn via ziekenhuis / stedelijk plateau, zuidstation en Veedijk.
- Bestaande lijnen vanuit het zuiden dienen niet te worden gekoppeld aan het station, zoals uit Kasterlee naar Turnhout, vermits men uit Kasterlee ook rechtstreeks met de bus naar Herentals kan om over te stappen op de trein.



OPERATIONELE ONDERBOUWING

Een globale operationele onderbouwing van een dergelijk wensnet in functie van het vervoerpotentieel is wenselijk, waarbij tevens rekening gehouden wordt met de goederencorridors. Hieronder een afbeelding van een IR-scenario met om de 30 minuten een trein uit Turnhout en Turnhout-Zuid naar Herentals en verder om beurten naar Antwerpen of Brussel. Binnen dit concept is de pas aangelegde tweesporige situatie Tielen alleen nog nodig bij ernstige vertragingen of om vrachttreinen te laten kruisen. Treinen kruisen er in principe niet meer. Voor het overige moet de lijn slechts tweesporig zijn op de uiteinden om met de nodige buffertijden betrouwbare diensten te kunnen verzekeren, c.q. dubbel spoor nabij Herentals-Kruisberg en aan Turnhout-Zuid.



Sneltram Malle – Antwerpen (mobiliteitsvisie 2020 De Lijn)

Algemeen principe: regionale verbinding, om het kwartier, minstens 50 km/h. Er is één lijn gewenst op de as Antwerpen – Oostmalle omdat op deze as hoogwaardig, wervend en slagvaardig spoorvervoer ontbreekt en er toch een redelijke verstedelijkingsgraad is.

Om een zodanige sterke lijn te ontwikkelen wordt de ingebruikname van de in ruwbouw bestaande Antwerpse premetrotunnel vanaf de Rooseveltplaats onder de Gemeentestraat, Carnotstraat en Turnhoutsebaan tot de halte Morkhoven voorbij de ring R1 (bijna 2,5 km) voorbereid. Het tracé zou vervolgens via de Boterlaarbaan, parallel aan de E34 kunnen geleid worden, dan via de R11 naar Wijnegem (N112) en verder langs de N12 naar Schilde, St-Antonius, Westmalle en Oostmalle. Het juiste tracé ligt echter lang nog niet vast. De totale lengte bedraagt circa 26 km.

Gelet op de wenskenmerken van deze lijn, moet ze onder meer als volgt uitgebouwd worden.

- Nagenoeg geheel tweesporig op eigen bedding is vereist, wat in de doortochten van kernen slechts gedeeltelijk mogelijk is.
- De ontwerpssnelheid moet maximaal 90 km/h zijn, om per saldo gemiddeld 50 km/h te kunnen halen. Ook hier moet men ervan uitgaan dat in de doortochten de topsnelheid moet dalen tot 30 of 50 km/h om veilig te kunnen functioneren.
- De gemiddelde halteafstand dient minstens 2,5 km te zijn, wat betekent dat er in totaal circa 13 halten mogelijk zijn. Deze halteafstand is tevens factor van het verbindend karakter van de lijn. Anders gezegd, indien de lijn daadwerkelijk ontworpen kan worden volgens voornoemde kenmerken, dan haalt de tram in theorie 50 km/h en duurt een rit Oostmalle – Antwerpen dan 35 minuten. Nu al mag aangenomen dat in de praktijk dit zal neerkomen op circa 35 km/h of 45' rittijd.
- Het potentieel vervoeraandeel van de lijn op deze corridor is een parameter. Hoe hoger de kwaliteit van de lijn in haar geheel, inclusief andere randvoorwaarden zoals de uitrusting en routevorming voor het voor- en natransport, des te meer vervoeraandeel de sneltram kan halen.

- De piekbelasting is maatgevend voor de inzet van het materieel. Dit laatste wordt dan doorgaans in ‘treinschakeling’ ingezet (gekoppelde trams). Bij een grotere vervoersvraag wordt de frequentie verhoogd op (delen van) het traject. Dit biedt de mogelijkheid om bijvoorbeeld gemengde verbindingstypes in te zetten, bijvoorbeeld een sneltram Malle – Antwerpen om de 15 minuten, aangevuld met een stoptram Wijnegem – Antwerpen ook om de 15 minuten.
- Er gaan stemmen op om de tramlijn naast de E313 en E34 te bouwen. Dit kan resulteren in een eenvoudiger bouwproject, een iets hogere gemiddelde snelheid, maar een geringe potentieel omdat het traject niet ingebed is in de kernen.

Naast een potentieelonderzoek is het aangewezen om voor de N12 een corridorstudie uit te voeren.

Nu al is duidelijk dat tussen de tracévarianten op de N12 of naast de E313 grote verschillen zijn, die nader te onderzoeken zijn. Volgende bondige SWOT-analyse geeft de belangrijkste aandachtspunten weer.

Tracé op N12 (Wijnegem – Malle)

- Gelet op de talrijke doortochten zal de gemiddelde snelheid lager uitvallen, nauwelijks iets meer dan 30 km/h.
- Het tracé zit centraal ingebed in het bebouwde weefsel, zodat het van nature past in het STOP-beginsel voor het voor- en natransport (vona): loopwegen, fietsroutes, busaansluitingen etc.
- De verstedelijkte corridor rond de N12 vormt (tot pakweg met 10' fietsen) een sterk hinterland aan beide zijde van het tracé.
- De doorstroming op de gewestweg vergt een bijzonder creatief denk- en ontwerpproces, om in de schaarse doortochtruimten een performante tram enkel en alleen op tijdstippen van doorkomst de doorstroming te waarborgen.
- De snelbussen in het oostelijk deel van de Kempen lijken nodig te blijven. Ze kunnen deels in aansluiting met de tram komen, waardoor de bovenlokale knoop in Malle versterkt wordt. Een overstap is in principe niet nodig, tenzij voor tussenliggende bestemmingen langs de N12.

Kortom: de inpassing in de doortochten vergt een zeer grote zorg.



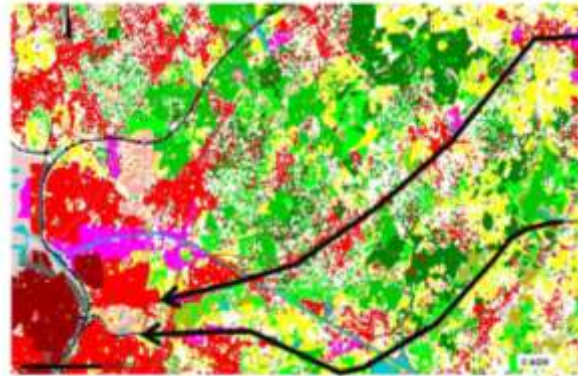
Tracé naast E313 en E34 (Wommelgem – Zoersel)

- De gemiddelde snelheid kan boven de 35 km/h uitkomen
- Het tracé is eerder autogericht, door de excentrische ligging ten aanzien van de verstedelijkte corridor langs de N12. Meer lokaal autogebruik is te verwachten en kans op meer stappen en trappen in het voor- en natransport is er niet.
- Het ommeland van het tracé is vooral buitengebied met kleine dichtheden, dus een kleiner draagvlak voor de lijn.
- Deze nieuwe as kan redelijk goed als vrije baan aangelegd worden. Een aanpak van de doortochten inzake doorstroming, leefbaarheid, veiligheid, etc. blijft echter noodzakelijk.
- De snelbussen in het oostelijk deel van de Kempen lijken hier ook nodig te blijven, deels in aansluiting met de tram.
- Het oostelijk deel van het tracé kan wellicht als zuiver spoortracé (V-max 90 km/h) aangelegd worden.



Overzicht van een mogelijk bedieningsconcept met sneltram Antwerpen – Malle via N12 of een lijn naast de E313 – E34

Sneltram via N12 of naast E34?



6.2.2 / Weggebonden systemen met bussen

In haar visie wenst De Lijn volgend netwerk verder uit te bouwen met snelbussen en verbindende streeklijnen. Deze lijnen beantwoorden aan volgende criteria:

- Snelbussen: een hoge minimale commerciële snelheid van 50 km/h door deels via de autosnelweg te rijden en weinig tussenhalten, bijvoorbeeld alleen hoofdhaltens, en minstens 4 ritten per spitsuur.
- Verbindende streekbussen: langs een eerder gestrekt traject met minimaal gemiddeld 35 km/h en 2 keer per spitsuur.

Wensnet snelbussen

- Snelbus Hoogstraten – Wuustwezel – Maria-Ter-Heide – Brasschaat – Antwerpen.
- Turnhout – Vosselaar – Beerse – Wechelderzande - Antwerpen (bestaande lijn).
- Turnhout – Vosselaar – Beerse - Malle – Zoersel – Antwerpen (idem).
- Herentals – Vorselaar – Grobbendonk – Zandhoven – Antwerpen (idem).
- Snelbus 415 via N132 en P+R Lilse Bergen.

Deze vier laatste lijnen bestaan al en kunnen mogelijk versterkt worden in hun frequentie of een verbeterde doorstroming krijgen om sneller te kunnen rijden, maar vooral om betrouwbaarder te zijn.

Wensnet verbindende streekbussen

- Van Hoogstraten naar Breda, Turnhout, Rijkevorsel en Brecht.
- Van Brecht naar Rijkevorsel, Malle en Schoten.
- Van Turnhout naar Hoogstraten, Baarle, Breda, Tilburg

De meeste van deze laatste buslijntypes bestaan nu al op heel het traject of een deel ervan. De gemiddelde commerciële snelheid blijft evenwel een zorgenkind. Op rechte lijnen door het buitengebied wordt die nu bijna gehaald, maar in verstedelijkte gebieden moet de bus, net als de (vracht)auto, langzamer rijden in schoolomgevingen, woonwijken en doortochten tussen het overige wegverkeer binnen de zone 30 of 50. Daardoor daalt de gemiddelde snelheid.

Men mag wel aannemen dat optimalisaties mogelijk zijn met behulp van integratie over de grenzen heen. Net daar stuurt De Lijn op aan in haar visie. Mogelijkheden zijn het opheffen van snelbus 19 (Breda – Antwerpen – Hulst) door integratie in een buurlandverbinding Breda – Antwerpen per trein, of een doorkoppeling van lijn 602 of 620 met lijn 145 naar Breda. Dit kost operationeel bijna niets.

Het vergt wel betere samenwerking. Mogelijke aanpassingen in de omgeving van Hoogstraten zijn:

- het inzetten van een IR-treinverbinding op de HSL4 van Breda naar Antwerpen (hiervoor uitvoerig beschreven);
- de doorkoppeling van de Nederlandse lijn 115 uit Breda over Zundert naar Meer en verder naar Hoogstraten tot station Noorderkempen;
- de doorkoppeling van de Nederlandse lijn 145 uit Breda over Galder naar Meerle, Hoogstraten en verder als noord-zuidlijn naar Rijkvorsel en Malle op het traject van Vlaamse lijn 400;
- de inzet van de nieuwe snelbus van Hoogstraten naar Wuustwezel langs de bedrijventone De Kluis.

Acties

Tram

- Doortrekking tram Antwerpen-Malle, corridoronderzoek N12

Trein

- Ontwikkeling station Turnhout Zuid
- Opwaardering spoorlijn Turnhout-Antwerpen
- Uitbreiding parking station Noorderkempen
- Buurlandtrein naar Breda (Utrecht)
- Dry-port ontwikkelen aan Veedijk

Bus

- Busnetwerk herzien Turnhout
- Busverbinding tussen Brecht en Brasschaat
- Busverbinding Hoogstraten – Wuustwezel - Brasschaat
- Busverbinding Hoogstraten - Breda via Meerle en Meersel-Dreef

6.2.3 / Potentieel vrachtvervoer op het spoor

Spoorgebonden vrachtsystemen

Vrachtvervoer over het spoorweganet is geliberaliseerd. Op het spoorweganet van de Europese infrastructuurbeheerders, zijnde Infrabel in België, rijden nu al meerdere operatoren met vrachttreinen en dit binnen de randvoorwaarden zoals interoperabiliteit, veiligheid, capaciteit en objectieve criteria van 'toegang tot het net'.

De tendens is om, waar mogelijk, met lange en zware treinen te gaan rijden. De traditionele goederenkoer en wagenladingen of collivervoer hebben al lang geen reden van bestaan meer op het spoorweganet. De markt moet zich herschikken. Naast bulkvervoer (ertsen, granen, bouwmaterialen, petroleumproducten en staal) kent voornamelijk de containertrafiek een gestage groei. Het is dan ook vooral met containers dat de fijnmazigheid van het net via overslagpunten nieuwe kansen heeft.

Voor de Noorderkempen worden de overslagpotenties via specifieke overslagpunten of via rechtstreekse bedrijfsaansluitingen verder onderzocht. De overslag is pas haalbaar indien hij binnen een afgewerkte vervoerketen, met voor- en natransport aan beide zijden van het hoofdtransportmiddel trein, verzekerd wordt.

Turnhout-Veedijk

Aansluitend op spoorlijn 29 (lijn Turnhout – Herentals) ten zuiden van de E34 nabij het bedrijventerrein Veedijk. Aan de oostzijde van het spoor, net ten zuiden van de overweg Veedijk is nog een open terrein aanwezig. Inmiddels zijn, in afwijking van het gewestplan, al de terreinen tussen de snelweg, de spoorweg en de Veedijk ingenomen door bedrijven.



Boven: situering terreinen Veedijk. Onder: containerkranen (bron IFB, NMBS-Logistics)

Om een dergelijk overslagpunt uit te bouwen zijn er wel degelijk potenties aanwezig:

- in combinatie met de plaatselijk noodzakelijke spoorverdubbeling van de spoorlijn
- in combinatie met nieuwe opstelsporen voor personentreinen, ter vervanging van de oude bundel aan de noordzijde van de stad (buurt 'Noordboulevard');
- minstens één overslagspoor en één omloopspoor (om met rangeerloc om te rijden)
- mogelijk kan de sporenbundel in Herentals als 'hub' gebruikt worden, wat nu al het geval is voor enkele goederenspooraansluitingen in de regio (Olen - Umicore , Meerhout, Geel-Zuid...).

Dry Port Veedijk, kansrijk sporenareaal

Rood : L29, spoorverdubbeling over circa 2,5 km voor betrouwbare IR-dienst

Blauw : mogelijke nieuwe opstelsporen voor persontreinen

Geel : overslag, minstens 1 laad- en losspoor (750 m) en 1 omloopspoor

Fiets-o-strade rond sporenareaal leiden (niet afgebeeld)

Terrein à 1000 x 60 m, ten zuiden van overweg Veedijk

Noord ->

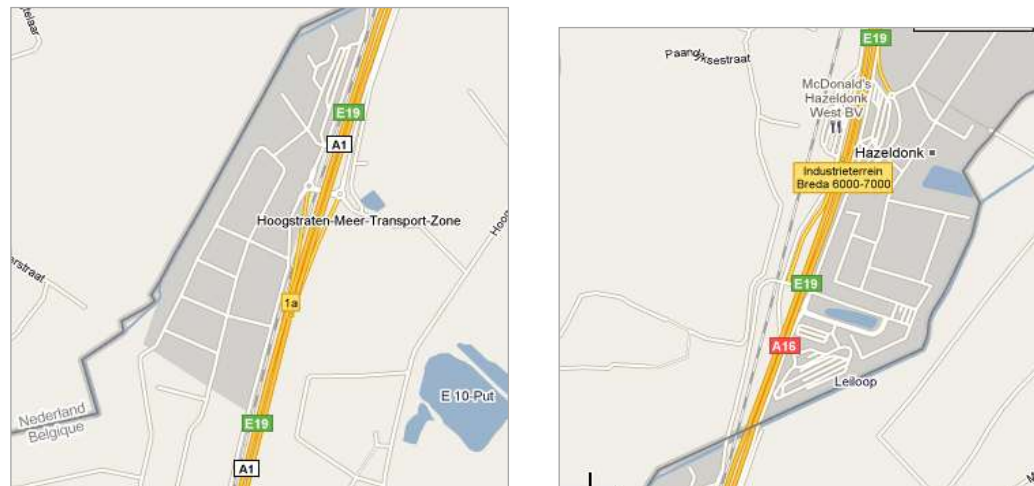


Meer

In principe zou een overslag spoor/weg bij de Transportzone Meer in België en Hazeldonk net over de grens in Nederland kunnen overwogen worden. Volgende eerste overwegingen kunnen de mogelijke potenties aftoetsen.

- Is er ruimte naast de HSL voor een terrein van ongeveer 4 à 5 ha voor de overslagfunctie spoor/weg? Die is er enkel ten westen van de spoorlijn (HSL) en Hazeldonk, dus enkel op Nederlands grondgebied.
- Kan op de HSL aangesloten worden? In principe kan dat ter hoogte van Hazeldonk, middels wisselverbindingen en bijzondere veiligheidsvoorzieningen.
- Kan de overslagsite met treinen bediend worden en van waaruit? Vanuit Breda zou het technisch haalbaar kunnen zijn om vrachttreinen tijdens kalme uren over bijvoorbeeld het westelijk spoor van de HSL te laten aan- en afrijden. Station Breda lijkt echter niet uitgerust voor rangeerwerk. Aan de Antwerpse zijde van de HSL is ook een aansluiting nodig om treinen naar goederenbundels te kunnen leiden.
- De vrachtwagenbereikbaarheid van beide bedrijvzones lijkt vrij eenvoudig aan te sluiten via de overbrugging van de E19 en HSL, met name via de verbinding Hazeldonk – Rietvelden – Europastraat.
- Een verdere vervoerskundige, operationele, technische, ruimtelijke en economische onderbouwing is nodig.

Op het eerste zicht lijkt het niet eenvoudig om hier een overslagplatform spoor/weg in te richten.



Links: situering Transportzone Meer (België), rechts: Hazeldonk aansluitend over de grens in Nederland

6.3 / AANZET VISIE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR FIETS

6.3.1 / Inleiding

Als basis voor het fietsplan van de Noorderkempen wordt uitgegaan van het bestaande netwerk van hoofdroutes en het bovenlokaal fietsroutenetwerk. Hoofdroutes hebben meestal een complementaire functie (zowel functioneel als recreatief gebruik). Ze dienen te voldoen aan zeer hoge kwaliteits- en comforteisen. In de Noorderkempen is het kanaal Schoten-Dessel geselecteerd als hoofdroute. Ook langs de spoorweg Turnhout-Herentals wordt een hoofdfietsroute uitgebouwd

Het provinciaal bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zorgt voor de functionele verbindingen tussen de kernen onderling en ontsluit tevens de verschillende functies en aangelanden langsheen deze trajecten. Voor de verdere invulling van dit functioneel fietsnetwerk werden al heel wat initiatieven genomen, en staan er nog heel wat module 13- én fietsfondsprojecten op stapel. Deze functionele routes vallen wel samen met de wat drukkere verkeerswegen, zodat de belevingswaarde niet altijd groot is. Ook de doorstroming is op deze wegen voor de fiets niet altijd optimaal door een opeenvolging van kruispunten.

Aanvullend op dit bestaande netwerk wordt gezocht naar routes die ook kunnen instaan voor snelle directe verbinding en die een recreatieve meerwaarde hebben, maar waarbij het accent toch ligt op het functionele karakter. Deze snelle, autoluwe verbindende routes worden ook gekoppeld aan het concept van de afbakening van de **groene kamers**, door de weginfrastructuren die doorheen deze groene kamers en effectieve groengebieden (heide, landbouw, bosgebied) loopt trachten te ontsnipperen door herprofilering van de weg (tweesporenpad) of het 'knippen' van de weg (tractorsluis). Het netwerk van 'groene fietsroutes' kan zowel functioneel als recreatief gebruikt worden.

Sinds dit jaar is het model 'fietsweg' (Radstrasse) van toepassing in België. Het gaat om straten die prioritair ingericht worden voor het fietsverkeer, maar waar beperkt autoverkeer (aangelanden) geduld wordt. Dit is een concept dat van toepassing kan zijn voor het inrichten van de groene fietsroutes.



Voorstel selectie 'groene fietsroutes' en te nemen maatregelen

6.3.2 / Voorstel selectie en maatregelen groene fietsroutes

Brecht –Schilde via Abdijlaan

Aanvullend op het functioneel fietsnetwerk wordt voorgesteld om de Abdijlaan te selecteren als functionele fietsverbinding tussen Schilde en Brecht (station Noorderkempen).



Visie traject Schilde - Brecht

Malle-Beerse-Turnhout

Tussen Malle-Beerse en Turnhout is een snelle groene fietsroute te voorzien via de Beersedijk-Oostmalseweg-Oude Beersebaan.

Acties:

- Tractorsluis Beersedijk-Reëenstraat.
- Tractorsluis overgang wegdek Ketsenberg richting Beersedijk.
- Tractorsluis Beersedijk- Hei-ende.
- Beveiligen kruispunt Oostmalseweg-Nieuwe Dreef / parallelweg. Het kruispunt wordt zo ingericht om het dwarsende autoverkeer van west naar oost en omgekeerd te beperken (bv. aanleg middenberm). De westelijke woonwijken Den Abt en Hoge Bergen dienen via Hei-ende –N12 Beerse bereikt te worden.
- Oostmalseweg als fietsweg.
- Tweesporenpad Beersedijk - Oostmalseweg ter hoogte van bosgebied tussen Gooskens-Kampovenstraat.
- Tweesporenpaden Oude Beersebaan ter hoogte van Stoktse Heide.



Visie traject Malle-Beerse en Turnhout

Turnhout-Arendonk

In het verlengde van de hierboven beschreven route bestaat de mogelijkheid om tussen Turnhout en Arendonk eveneens een snellere route aan te leggen via Schuurhovenberg en Heirbaan.

Acties:

- Tweespoorpad Heirbaan aansluitend bij de Bergstraat.
- Uitbouw fietstraject tussen Schuurhovenberg en Turnhout centrum met beveiligde fietsoversteek ter hoogte van de R13.



Visie traject Turnhout – Arendonk

Zevendonkseweg, Steenweg-Op-Tielen als fietsas tussen Turnhout centrum en Veedijk.

De Zevendonkseweg vormt de verbinding tussen Tielen en Turnhout en sluit via de Steenweg op Tielen aan op de R13. De Zevendonkseweg loopt doorheen een mooi openruimtegebied. Op het grondgebied van Turnhout loopt de weg doorheen het bedrijventerrein Veedijk en enkele woonwijken. De Steenweg Op Tielen fungeert als fietsas tussen Turnhout centrum en Veedijk en takt aan op het stedelijk plateau Turnhout. Hierdoor wordt het bedrijventerrein Veedijk beter ontsloten vanuit de binnenstad.

Acties:

- Aanleg fietspaden langs Steenweg Op Tielen binnen Veedijk.
- Weren vrachtverkeer op de Steenweg op Tielen tussen Veedijk en de R13.



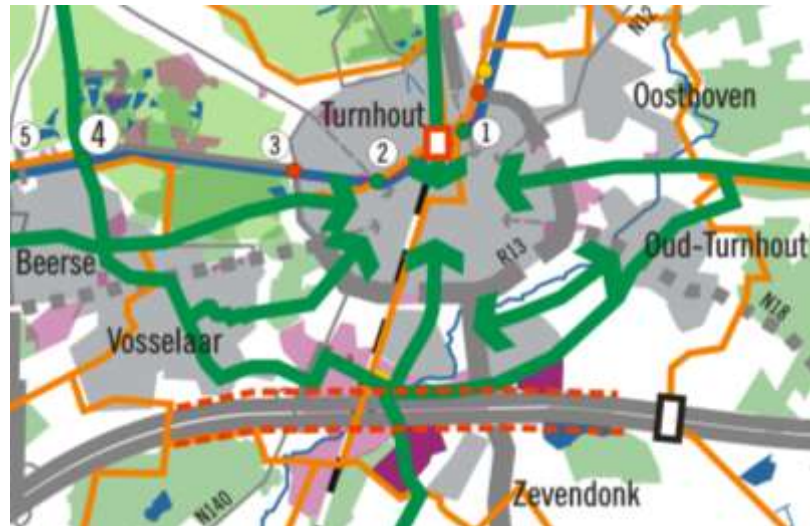
Visie traject Tielen - Turnhout

Fietstangent Beerse-Turnhout- Oud-Turnhout

Ten zuiden van Beerse bestaat de mogelijkheid om een fietstangent uit te bouwen die de kernen Merksplas, Beerse, Vosselaar, Zevendonk, Oud-Turnhout en Oosthoven met elkaar verbindt. Tevens wordt hierdoor het bedrijventerrein Veedijk ontsloten en kan een verknoping ontstaan met een mogelijk toekomstig zuidstation.

Acties

- De Houteseweg maakt deel uit van de tangentlijn, de functie als verbinding richting Rijkevorsel neemt af.
- Beveiligen fietsoversteek Beersebaan-N12-E. van Hemeldonckstraat. (volledig kruispunt te herzien, cf. Streefbeeldstudie AWW en geplande corridorstudie provincie).
- Aanleg fietspad tussen Canadalaan/Karel Kaerslaan en Visbeekstraat (tracé hoogspanning).
- Vogelzanglaan-Speelkaartenstraat als autoluwe fietsverbinding (groene fietsverbinding tussen Vosselaar en Turnhout (zie ook voorstel van fietstunnel onder de R13)
- Realiseren fietsdoorsteek Raadsherenstraat-Tieblokkenlaan.
- Aanleg fietspaden Tieblokkenlaan-Everdongenlaan.
- Vrachtwagensluis in Everdongenlaan net na Rozenlaan. Vrachtwagens rijden via parallelwegen langs de E34.
- Fietsverbinding realiseren tussen Everdongenlaan-Zonnebloemstraat.
- Aanleg tweezijdige fietspaden Steenweg op Zevendonk.



Visie traject Beerse-Turnhout- Oud-Turnhout



Baarle - Turnhout

Het Bels Lijntje vormt een fantastische snelle en rustige verbinding tussen Baarle en Turnhout. Tegelijk zijn ook maatregelen nodig om een functionele fietsroute aan te leggen langs de N119 op plaatsen waar die bebouwd is. Daarbuiten fungeert het Bels Lijntje als alternatief.

Acties

- Beveiligen overstekplaatsen Bels Lijntje-N119. Gedacht kan worden aan middenbermen om de weg in twee keer te kunnen oversteken en het verkeer op de N119 af te remmen.
- Beveiligen overstekplaats Bels lijntje-N132 en wegwerken overgedimensioneerd kruispunt N119-N132.
- Aanleg fietspaden Steenweg op Baarle tussen kruispunt N119-N132 en Bels Lijntje.
- Aanleg tweezijdige fietspaden Kastelein-N119.
- Realiseren fietsbrug Bels Lijntje.

Wechelderzande-Malle

De N153 vormt een lokale autoverbinding tussen Wechelderzande en Malle. Vrachtverkeer wordt op de N153 tussen Wechelderzande en Oostmalle geweerd (werken met vrachtwagensluit, een trajectcontrole is hier niet van toepassing omdat we het vrachtverkeer helemaal willen weren). Indien de N153 enkel voor lokaal autoverkeer wordt gebruikt, kan ook het profiel van de weg worden aangepast, waardoor ruimte ontstaat voor de aanleg van fietspaden/dubbelrichtingsfietspad.

Acties:

- Herprofileren van de N153 tot een 4m-4,50m weg met aanleg van fietspaden.



Collage met mogelijke herinrichting N153 tussen Wechelderzande en Malle: versmallen rijweg en aanleg dubbelrichtingsfietspad

6.3.3 / Maatregelen fietsoversteken fietsroutes E34

Heel wat alternatieve en recreatieve fietsroutes (knooppuntennetwerk) kruisen de E34. Via een aantal vaste bruggen voor het gemotoriseerd verkeer wordt deze barrière overwonnen. Doordat deze bruggen ook opengesteld zijn voor het overige verkeer stellen zich vaak problemen i.v.m. (subjectieve) veiligheid en belevingswaarde. De vraag stelt zich of alle bruggen die onderdeel vormen van de alternatieve fietsroutes over de E34 toegankelijk moeten blijven voor het gemotoriseerd verkeer. Vaak gaan deze routes doorheen groengebieden en kan een 'knip' gezien worden als ontsnipperingsmaatregel. Het autovrij maken van deze routes kan ook de belevingswaarde vergroten.



Zone tussen Albertkanaal en N14

Ter hoogte van afdruk Oelegem bestaande fietsonderdoorgang met E34 in het verlengde van het kanaal.

De brug over de E34 waarlangs de alternatieve fietsroute via de Boshuisweg-Hoodonck loopt wordt weerhouden als exclusieve fietsbrug met behoud toegang voor landbouwverkeer.

Zone tussen N14 en N153

Er dient te worden nagegaan of het wenselijk is om een ecoduct aan te leggen over de E34 tussen het Konijnenbos-Blommerschot 's Herenbos Het ecoduct past ook in de beeldvorming van de E34 Vanuit de snelwegparking langs de E34 kan een lokale wandeling worden uitgezet langs de waterpartij. Automobilisten die even willen pauzeren krijgen hierdoor de kans een kleine wandeling te maken. Op de snelwegparking kan ook toelichting worden gegeven over de streek, waardoor toevallige passanten kennis maken met de streek.

De brug over de E34 ter hoogte van de Kruisdreef fungeert als exclusieve fietsbrug (onderdeel van recreatief netwerk, alternatieve fietsroute) met uiteraard ook de nodige toegankelijkheid voor landbouwverkeer (tractorsluis) Het kruispunt Kruisdreef-Reebergelaan wordt hierbij aangepast in functie van het inrichten van de Kruisdreef als alternatieve fietsroute. De Kruisdreef zou ondergeschikt kunnen worden gemaakt aan de Reebergenlaan. Dit gebeurt door het realiseren van een inritconstructie, het haakser aansluiten van de Kruisdreef op de Reebergenlaan. Tevens wordt een tractorsluis voorzien om de toegang voor landbouwverkeer mogelijk te maken. De tractorsluis kan bestaan uit een carterrammer waarbij betonblok(ken) het gewone autoverkeer tegenhouden, maar waarbij karren, tractoren, huifkarren,... het obstakel kunnen overrijden. Door deze maatregelen fungeert de Kruisdreef als exclusieve fietsroute tussen Vorselaar en Westmalle. De haalbaarheid van deze maatregel dient verder te worden onderzocht. Ook de brug over de E34 aan de Vorselaarseweg – Papendijk kan volgens dit principe worden aangepakt. Het lokale (landbouw)verkeer ten zuiden van de E34 maakt gebruik van de parallelle landbouwwegen langs de E34.



Referentiebeelden tractorsluis met mogelijkheid van doorgang van koetsen, huifkarren, gespannen.





Principeoplossing tractorsluis Kruisdreef-Reebergenlaan (haalbaarheid van de maatregel verder te onderzoeken)

Zone tussen N153 en N132

De as Lilsedijk, Den Hout, Ossenweg vormt een alternatieve fietsroute parallel met de N132. Volgende maatregelen kunnen het traject autoluwer maken:

- Brug Den Hout beperkt houden in gabariet zodat vrachtverkeer en doorgaand verkeer worden geweerd. Lokaal verkeer blijft wel gebruik maken van de brug (i.f.v. o.m. nabijheid school).
- Vrachtverkeer dient de nieuwe oeververbinding te gebruiken. Lokaal personenverkeer kan steeds via de bestaande bruggen blijven passeren.
- Weren doorgaand verkeer Lilsedijk.
- Bruggen E34 ter hoogte van, Haarlebeek-Rolleken en Strandweg, Hemeldonk, als exclusieve fietsbrug met toegang voor landbouwverkeer.
- De Strandweg fungeert als hoofdtoegang tot onthaalcentrum Lilsebergen vanuit de rotonde Beersebaan.
- Weren gemotoriseerd verkeer langs fietstraject De Visbeekdries Harlebeek als alternatieve fietsroute.



6.3.4 / Kanaal als recreatieve as, toekomstvisie op de bruggen

Het kanaal Schoten-Turnhout-Dessel is geselecteerd als fiets-o-strade. Door de aanwezigheid van de bedrijvigheid langs het kanaal kan het jaagpad niet over zijn volledige breedte gebruikt worden als fietsroute. Deze studie doet vanuit de gewenste verkeersstructuur suggesties naar het toekomstige gebruik van de bruggen over het kanaal. Een overzicht:

- Brugsluis 4: brug is recent vernieuwd, er wordt wel een nieuwe groep geplaatst, zodat de brug sneller opengaat en het verkeer minder lang wordt opgehouden.
- Brugsluis 3: behoud als fiets- en voetgangersbrug.
- Brug 11: wordt vernieuwd, werken zijn aanbesteed. Vanuit de gebiedsgerichte studie advies om de verkeersfunctie van de Abdijlaan af te bouwen door herprofilering van de weg.
- Brug 10: voorstel vanuit de gebiedsgerichte studie om de brug enkel te voorzien voor fietsers ,bus en lokaal verkeer.
- Brug 9 bis: vaste brug N153, geen veranderingen voorzien.
- Brug 9: deze brug kan vervangen worden door een fietsbrug, de ontsluiting van het bedrijventerrein gebeurt via de N153.
- Brug 8: brug werd recent vernieuwd. Er worden geen wijzigingen voorzien.
- Brug 7: Bij vernieuwing van de brug dient rekening te worden gehouden met het feit dat de brug samen met de Gansheideweg fungeert als lokale omleidingsweg wanneer activiteiten / werken plaatsvinden in de omgeving van het 'SAS' te Sint- Jozef. Maatregelen tegen sluipverkeer zullen wel nodig zijn op het moment dat er maatregelen worden genomen om doorgaand verkeer te ontmoedigen op de Vlimmersebaan. Hierdoor ontstaan ook kansen om een autoluw fietstraject te ontwikkelen tussen Malle, Rijkevorsel en Hoogstraten, parallel met N14.
- Brug 7 bis ter hoogte van Vlimmersebaan: hoogtebeperking voorzien om vrachtverkeer te weren.
- Brug 6 (Beerse) Den Hout: behoudt zijn functie als autobrug, afzonderlijke fietsvoorzieningen zijn gewenst.
- Brug 5 (Beerse): Bij vernieuwing van de brug onderzoeken of smalle brug te behouden is voor gemotoriseerd verkeer als 'filter' voor doorgaand verkeer. Wel aanleg van fietspaden op de brug.
- Brug 4 (Beerse): bestaande brug op termijn vervangen door fietsbrug.
- Brug 3 (Turnhout): bestaande brug aanpassen om fietsers van op de Ring te laten aansluiten op het kanaal.
- Bruggen 2 en 1 in Turnhout: te behouden, hun smal gabariet werken als 'filter' voor doorgaand verkeer. Brug 2 dient wel beter te worden uitgerust voor fietsers en voetgangers.
- Fietsbrug Bels Lijntje in aanbouw.
- Vaste brug over het kanaal aan de Noord-Brabantlaan aanpassen om fietsers van op de R13 te laten aansluiten op het kanaal.
- Brug Ravels: geen veranderingen.
- Brug 6 (Arendonk) : vaste brug , geen veranderingen.
- Brug 5 (Arendonk): bij de vaste brug worden fietspaden aangelegd.
- Brug4 (Arendonk): geen veranderingen.



Overzicht situering bruggen

6.3.5 / Gemengd fietsverkeer binnen de landschapskamers

Binnen de landschapskamers geldt het principe dat er gemengd fietsverkeer van toepassing is, ervan uitgaande dat verkeer dat geen bestemming heeft binnen de landschapskamers kan worden geweerd via circulatiemaatregelen. Indien enkel bestemmingsverkeer mogelijk is, is ook een gemengd fietsverkeer mogelijk.

7 / UITWERKING VISIE PER DEELGEBIED

Op basis van workshops met de gemeenten, opgedeeld per deelgebied, is een vertaling gemaakt van de gebiedsgerichte visie naar concrete maatregelen. Hierna volgt een overzicht van maatregelen die met de gemeenten werden besproken.

7.1 / MALLE - ZOERSEL – BRECHT – ZANDHOVEN - LILLE

N153 als fietsweg

De N153 tussen Wechelderzande en Malle wordt geherprofileerd met als doel het doorgaande verkeer te ontmoedigen en tevens te komen tot een samenhangend groengebied. Het herprofilen van de N153 kan hierbij worden gezien als een ontsnipperingsmaatregel. Een lokale verbinding met de auto tussen Wechelderzande en Malle blijft mogelijk binnen een aangepast wegprofiel. Mogelijkheden zijn om de rijloper te versmallen en te werken met verbrede fietsstroken. Een andere mogelijkheid bestaat erin om de rijweg te versmallen en het huidige dubbelrichtingsfietspad te verbreden. De aansluiting van de N153 op de kernen van Wechelderzande en Oostmalle kan ook worden herzien, deze wegen kunnen meer het statuut en de inrichting krijgen van een lokale weg type III.

Actie: De mogelijkheden worden best verder onderzocht in het kader van fietsdossier.

Bijsturing ontsluitingsstructuur kernen Brecht, Malle

De realisatie van de omleidingswegen Zoersel, Malle en Brecht biedt heel wat kansen en mogelijkheden om de interne ontsluiting van de kernen te herzien. Doordat vandaag het verkeer nog steeds doorheen de dorpskernen rijdt, ontbreekt vaak een aantrekkelijk samenhangend verblijfsgebied. In Brecht kan de ontsluiting van de dorpskern meer worden georiënteerd vanuit de ringweg (ontsluiting via lussenmodel). In Oostmalle kan de aanleg van een westelijke omleidingsweg voor een sterke uitdunning zorgen van het verkeer in het centrum, waardoor de Dorpsplaats een volwaardig plein wordt. Ook in Zoersel ontstaan heel wat mogelijkheden om het centrum als verblijfsgebied te versterken.

Bruggen kanaal

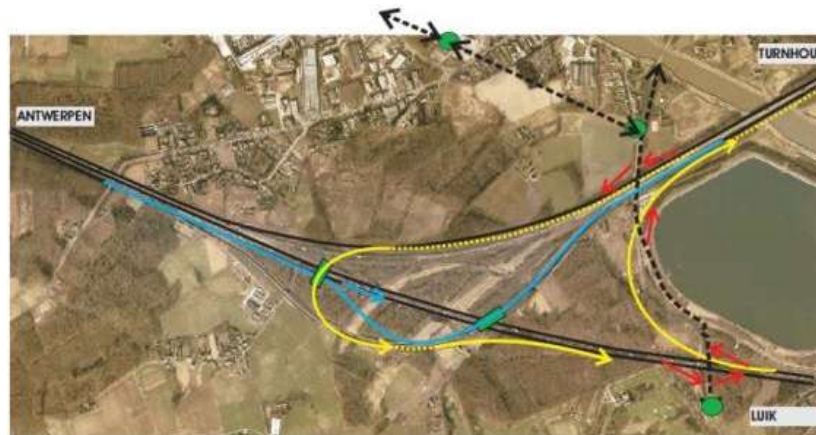
De komende jaren zullen wellicht verschillende bruggen over het kanaal moeten worden vervangen. Vanuit de gewenste ontsluitingsstructuur wordt het type brug bepaald:

- Ter hoogte van de Schippersdreef wordt een exclusieve fietsbrug voorzien.
- Indien de brug aan Klein Veerle dient te worden vervangen, wordt dit een smalle brug met beperkte doorgang, waar het vrachtverkeer zal worden geweerd. De brug blijft wel open voor het lokaal bestemmingsverkeer om te vermijden dat buurtbewoners te ver moeten omrijden.
- De brug aan Heihoefke in het bedrijventerrein Sint-Lenaarts krijgt opnieuw een beperkt gabariet waar bij voorkeur enkel fietsers over rijden. Vrachtverkeer wordt er geweerd.

De aanleg van een extra brug over het kanaal i.f.v. de ontsluiting van een te ontwikkelen lokaal bedrijventerrein is niet wenselijk.

Vervolledigen knooppunt E34/ E313 en ontsluiting kanaalzone

Het knooppunt E34-E313 wordt vervolledigd waardoor het mogelijk wordt om een rechtstreekse uitwisseling te bekomen tussen beide hoofdweggen zonder hiervoor gebruik te moeten maken van de N14. Een koppeling met de ontsluiting van de ENA-site vormt daarbij een meerwaarde. Hierbij kan worden gedacht aan een afrit met de E34 ter hoogte van Oelegemsesteenweg voor het verkeer komende vanuit de richting Turnhout en een oprit met de E34 richting Antwerpen. Vanaf de E313 wordt een afrit voorzien voor het verkeer komende van de richting Luik en Antwerpen. Vanuit de Oelegemsesteenweg wordt eveneens een oprit voorzien op de E313 richting Luik. Op deze manier worden het bedrijventerrein rond Ter Stratenweg en de kern van Oelegem ontsloten naar de E313 en de E34, zonder de omliggende dorpskernen te moeten belasten.



Bron: Stramien: voorstel voor rechtstreekse uitwisseling E34/E313

Sint-Job-In-'t-Goor

In de dorpskern van St.-Job wordt een tonnagebeperking voorzien ondersteund met een trajectcontrole op de as Bethaniëlei-Brugstraat.

Clusteren bedrijvigheid Sint – Lenaarts ten zuiden van kanaal

Vanuit de gebiedsgerichte studie voor de Noorderkempen wordt gestreefd naar het clusteren van de bedrijvigheid, met als bedoeling een verdere verlinting van het kanaal met niet-watergebonden activiteiten tegen te gaan. Bedrijvigheid wordt best geclusterd bij het bestaande bedrijventerrein aan de zuidzijde van het kanaal, rechtstreeks ontsloten naar de N153.

Een aantal van deze terreinen zijn echter herbevestigd als landbouwgebied, een planologisch initiatief is dus zeker nodig om dit opnieuw om te vormen.

Voorstel van actie: Verfijning kaderplan watergebonden activiteiten kanaal Dessel-Schoten, inclusief de langetermijnvisie voor de bruggen over het kanaal en met als doel om bestaande watergebonden activiteiten al dan niet te bevestigen en om nieuwe ontwikkelingen eerder te groeperen volgens de voorziene ontsluitingsstructuur van de gebiedsgerichte studie. Voor bedrijven die een slechte ontsluiting kennen wordt op termijn gestreefd naar een herlocalisatie. Ook de financiële haalbaarheid en consequenties (planlasten) zullen hierin worden onderzocht.

E19

Om het congestieprobleem op de E19 op te lossen wordt gezocht naar een capaciteitsvergroting. Uit de modeldoorrekeningen is immers gebleken dat er in 2020 nog steeds congestie zal zijn op de E19, zelfs na realisatie van de Oosterweelverbinding (onder welke vorm dan ook). De capaciteitsuitbreiding kan door een derde rijstrook te voorzien of via een spitsstrook. De gemeente Brecht en Hoogstraten zijn eerder voorstander van een derde rijstrook. AWV zal de mogelijkheden hiervan verder onderzoeken.

Uitbreiding parking station Noorderkempen

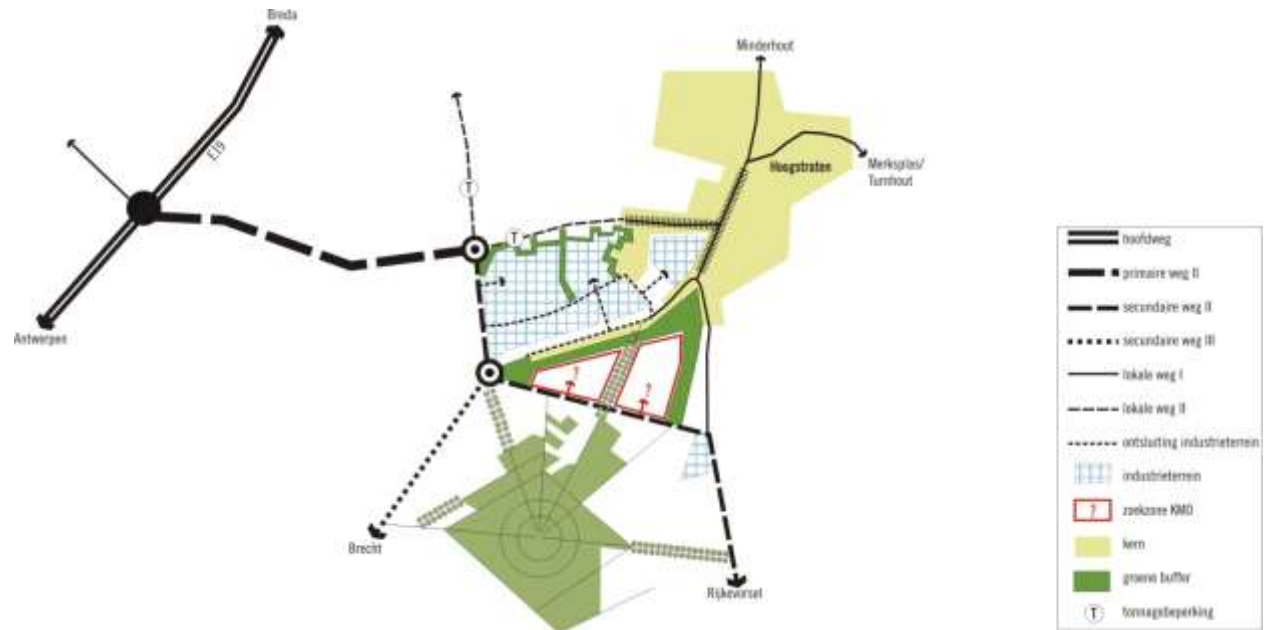
De parking aan het station Noorderkempen is door het succes te klein geworden waardoor mensen in de berm en weide gaan parkeren. Het GRUP voorziet nog uitbreidingsmogelijkheden voor de parking.

Voorstel van actie: uitbreiding parking station Noorderkempen en de uitbouw tot een volwaardig transferium met overstapfaciliteiten van op de bus, de nodige fietsaccommodatie en dergelijke.

Ontwikkeling lokaal bedrijventerrein Houtelweg en herprofilering van de weg

Omwille van de moeilijke ontsluiting is het niet wenselijk om het bestaande bedrijventerrein De Meiren in Rijkevorsel verder te blijven uitbreiden. Er wordt voorgesteld om eventuele bijkomende activiteiten in Rijkevorsel te voorzien, aansluitend bij het bestaande bedrijventerrein De Kluis. Tevens wordt de bestaande veiling van Hoogstraten beter ontsloten richting N115 zodat de dorpskern van Hoogstraten minder moet worden belast. Het lokaal bedrijventerrein sluit aan op de Houtelweg die deel gaat uit maken van een geoptimaliseerde N14. Een goede landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein is gewenst. Om de ontsluiting van bijkomende bedrijvigheid in de Kluis mogelijk te maken, dient de Houtelweg op middellange termijn te worden opgewaardeerd.

Actie: Opmaak verschillende tracéstudies voor de omleidingswegen Oostmalle, Rijkevorsel, Houtelweg + opmaak RUP voor uitbreiding de Kluis Houtelweg.





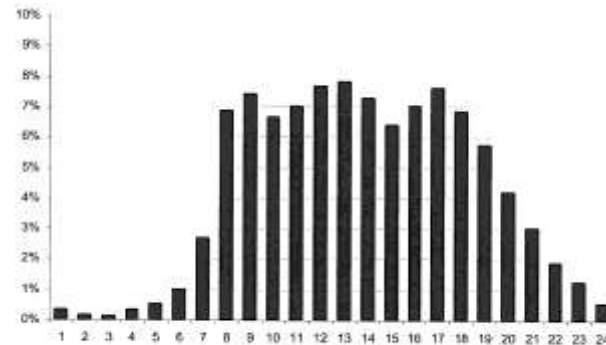
Schrappen omleidingsweg Hoogstraten

De op het Gewestplan voorziene westelijke omleidingsweg is niet meer nodig om de ontsluiting en de verkeersleefbaarheid van Hoogstraten te verbeteren. Het gewestplantracé kan dan ook worden geschrapt.

Omleidingsweg Rijkvorsel

Uit de analyse van de bestaande verkeerstellingen blijkt dat er in de doortocht van Rijkvorsel vooral heel wat doorgaand noord-zuidverkeer is en dit gedurende de volledige dag. Om die reden is geopteerd voor de aanleg van een lokale omleidingsweg aan de westzijde van de dorpskern. De aanleg van een lokale omleidingsweg biedt ook mogelijkheden om de ontsluiting van de dorpskern te herzien. Rijkvorsel kan meer vanuit de rand worden ontsloten, waarbij de aansluitingen Oostmalsesteenweg en Hoogstraatsesteenweg eerder ondergeschikt worden gemaakt (bv. enkel rechts-in, rechts-uit). Het algemeen principe voor de aanleg van de lokale omleidingsweg gaat uit van een compacte omleidingsweg die zo dicht mogelijk bij de kern komt te liggen.

Actie: tracéstudie.



Figuur 1: Procentuele verdeling van het zwaar verkeer op een gemiddelde werkdag in Rijkvorsel najaar 2009

Wegvak	Cat.	Mvt Per dag	Zwaar verkeer Per dag	% Zwaar verkeer Per dag
Dorp 41 richting Hoogstraten		8799	1235	14,08%
Dorp 41 richting Oostmalse		9928	1351	13,62%
Dorp 41 totaal	Sect. II	16409	2586	15,81%
Merkslootsesteenweg n. Rijkvorsel		3340	305	9,13%
Merkslootsesteenweg n. Moksplas		3600	325	9,03%
Merkslootsesteenweg totaal	Lok. I	6940	630	
St. Lamsaartsesteenweg n. St. Lamsaart		2694	343	12,73%
St. Lamsaartsesteenweg n. Rijkvorsel		3056	417	13,64%
St. Lamsaartsesteenweg totaal	Lok. I	5750	760	13,21%
Vlammerskruis n. Rijkvorsel		2978	399	13,40%
Vlammerskruis n. Vlammers		2795	357	12,77%
Vlammerskruis totaal	Lok. II	5773	756	13,09%
Boek richting Rijkvorsel		652	75	11,66%
Boek richting Westel		545	62	11,38%
Boek totaal	Lok. II	1197	137	11,45%
Boekendijk richting Rijkvorsel		657	83	12,63%
Boekendijk richting Westel		670	82	12,24%
Boekendijk totaal	Lok. II	1327	165	12,43%
Leenweg 42 richting Maat		930	54	5,81%
Leenweg 42 richting Rijkvorsel		1007	68	6,75%
Leenweg 42 totaal	Lok. III	1937	122	6,30%
Totaal			14.06%	

tabel 4: aantal zwaar verkeer

Downgraden traject Vlimmersebaan

Om te vermijden dat vrachtverkeer via de N104 blijft rijden, parallel met de N14, dient dit traject te worden afgebouwd voor vrachtverkeer via trajectcontrole.

Uitbouw trajectcontrole

- Voor het deelgebied Hoogstraten-Rijkevorsel-Merksplas-Beerse wordt op volgende plaatsen een trajectcontrole voorzien:
- N146-N14-N104 met poorten t.h.v. Meer bij op- en afrit E19, op de Drijhoek in Rijkevorsel en bij afrit 21 in Wechelderzande.
- Route Meerle – Minderhout: poort net boven de dorpskern van Meerle op de N14.
- N144 –N124 met poort ten zuiden van de kern van Hoogstraten om te vermijden dat doorgaand vrachtverkeer via de N144 over Wortel naar Turnhout rijdt.
- Ter hoogte van de R13-N124 wordt aan de Steenweg op Merksplas eveneens een 'tolpoort' voorzien.

Ontsluiting Beerse

Het ROC wordt in de toekomst ontsloten via de Nieuwe Dreef/ alternatieve parallelweg aansluitend op de N12 om vervolgens via de N132 weg te rijden naar de E34. Langsheen dit traject worden ook lokaal bedrijventerreinen Meiren en het bedrijventerrein in Merksplas ontsloten (ook ontsluiting naar Turnhout). Het lokale bedrijventerrein gelegen langs de Ketelaarstraat wordt eveneens ontsloten via de geknikte weg. Uit de analyse van een bestaand herkomst/bestemmingsonderzoek in Beerse blijkt dat tijdens de ochtendspits 43% van het verkeer (441 vtg, waarvan 181 doorgaand) dat over de brug rijdt aan 'Den Hout' doorgaand verkeer is. Tijdens de avondspits gaat het om 515 vtg die over de brug over Den Hout rijden, waarvan 278 doorgaand (54%). Na realisatie van de geknikte weg moet het mogelijk zijn om het verkeer dat over de brug Den Hout rijdt te halveren en af te leiden via de 'geknikte weg'. Indien zou worden geopteerd voor enkel een fietsbrug aan Den Hout kan het totale verkeer worden beperkt (positief voor fietsers, schoolgaande jeugd, schoolomgeving, verkeersleefbaarheid in het centrum). Uit de bespreking met de gemeente Beerse is gebleken dat de gemeente geen voorstander is voor het afsluiten van Den Hout omwille van het lokale omwegeffect voor de bewoners. De gemeente is wel vragende partij voor een tonnenmaatbeperking en wenst het smalle profiel op de brug te behouden. In het centrum van Beerse is een tonnagebeperking van toepassing.



Wat betreft de ontsluiting van Beerse Oost stelt zich het probleem dat verkeer dat de IOK-site en de site van Sita wenst te bereiken een groot omwegeffect kent vanaf de geknikte weg, vrachtverkeer moet lang via de kanaalzone blijven rijden of via het centrum van Beerse, al geldt daar een tonnagebeperking. Bovendien wenst de gemeente Merksplas aansluitend bij de IOK site een beperkte ambachtelijke zone te ontwikkelen en een terrein voor zonevreemde bedrijvigheid (5-10ha). Verder onderzoek naar hoe de ontsluiting van de site geoptimaliseerd kan worden is nodig. Dit met respect voor de omgeving (landschap, natuur, mobiliteit, leefbaarheid). Indien scenario's met ontsluiting naar de E34 via andere gemeenten worden onderzocht, dienen deze gemeenten betrokken te worden in deze studie.

Merksplas, N124 als lokale weg type I en trajectcontrole

De N124 behoudt het statuut van lokale weg type I. Om te vermijden dat vrachtverkeer via Meer, Hoogstraten over Merksplas naar Turnhout rijdt, wordt gewerkt met een trajectcontrole voor vrachtverkeer.



7.3 / OUD-TURNHOUT – TURNHOUT – BEERSE – VOSSELAAR – ARENDONK – RAVELS – BAARLE-HERTOG

Aanleg omleidingsweg Baarle

De geplande aanleg van de omleidingsweg rond Baarle is verenigbaar met de globale visie voor de Noorderkempen en de visie om de N119 enkel een secundaire functie toe te kennen. De aanleg van de omleidingsweg wordt als een actie op korte termijn gezien.

Beveiligen N119

Zoals reeds gesteld in de verkeersplanologische visie voor de Noorderkempen vormt de N119 geen onderdeel van de regionale ontsluiting. Vrachtverkeer over de lange afstand zal worden afgeleid via het hoofdwegennet. Dit betekent dat de N119 een inrichting kan krijgen die niet hoeft afgestemd te zijn op het verbeteren van de doorstroming van het verkeer, maar meer aandacht heeft voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en het versterken van de verblijfskwaliteiten langsheen de bebouwde linten. Een belangrijke actie bestaat erin om te komen tot een streefbeeld voor de N119 met aandacht voor veilige fietsvoorzieningen. De volgende maatregelen zijn te onderzoeken.

- Langs de N119 zijn op enkele plaatsen clusters van woningen gelegen. De vraag stelt zich of langs de N119 langs beide zijden van de weg een fietspad dient te worden aangelegd of dat het Belslijntje als alternatieve fietsroute kan worden ingezet. De woningen gelegen langs de N119 grenzen in vele gevallen met hun achtertuin aan het Belslijntje. De mogelijkheid kan worden voorzien om vanuit de tuinen een toegang te voorzien tot het Belslijntje.
- Beveiligen knooppunt Weelde Station. De Driehoek Bredaseweg-Nieuwe Stationsstraat-Merksplasseweg kan hierbij worden gezien als een 'doortocht' waar het verkeer bij het binnenrijden wordt afgeremd met poorten. Het kruispunt Belslijntje-N132 fungeert daarbij als westelijke 'poort'. Het openbaar domein binnen deze driehoek wordt aantrekkelijker gemaakt door het brede wegprofiel van de N132-N119 aan te passen. Het kruispunt N119-N132 en Belslijntje-N132 wordt gezien als een samenhangend geheel.
- Baarle Heide: cluster van woningen voor de fiets ontsluiten naar het Belslijntje en beveiligen kruispunt Steenweg op Baarle-Belslijntje. Als inrichtingsprincipe zou kunnen worden gewerkt met een middenberm die toelaat dat fietsers in twee keer de weg kunnen oversteken. Bovendien fungeert het op die manier als toegangspoort tot het gehuchtje Baarle Heide. De middenberm helpt ook bij het oversteken van voetgangers nabij de bushalte.

- Klein Engeland, het bezoekerscentrum van het Turnhouts Vennengebied dient vanuit de fiets beter te worden ontsloten. Een fietsdoorsteek vanuit het Belslijntje naar het bezoekerscentrum is gewenst. De woningen gelegen langs de N119 kunnen ook worden ontsloten naar het Belslijntje voor de fiets. De toegang tot het bezoekerscentrum dient te worden geaccentueerd en beveiligd waarbij de bushalte wordt geïntegreerd (voorstel van plateau- plein voor de historische hoeve).
- Beveiligen fietsoversteek Belslijntje-Kastelein met een middenberm die toelaat dat fietsers op het Belslijntje de weg in twee keer oversteken en dat tegelijk de snelheid wordt afgeremd bij het binnenrijden van Kastelein.

Trajectcontrole N12 en N119

Uit de analyse van de verkeersstellingen en de selectedlinkanalyse is niet gebleken dat er grote doorgaande verkeersstromen zijn in de doortochten van Poppel en Ravels, of op de N119. Toch lijkt het zinvol om op de N12 en de N119 te werken met een trajectcontrole om doorgaand vrachtverkeer in de toekomst te weren. Ook de as N132 Beerse-Merksplas-Baarle of Weelde vormt een traject dat in aanmerking komt voor trajectcontrole.

Tegengaan doorgaand vrachtverkeer naar Nederland (Reusel) via N139

Om te vermijden dat vrachtverkeer vanuit Nederland naar Arendonk of de E34 rijdt, wordt bij de grensovergang een trajectcontrole voorzien. De N139 fungeert daarbij als een lokale ontsluiting voor de bedrijvigheid op grondgebied van Arendonk aan het kanaal (Voorheide). Op termijn zouden deze activiteiten beter worden geclusterd op het bedrijventerrein Hoge Mauw.

Ring R13 als groene boulevard

Uitgangspunten wegcategorisering volgens RSV en RSPA

- Het **niet sluiten** van de Ring aan de noordzijde blijft een uitgangspunt. De Turnhoutse Ring vormt dus een **hoefijzer**, dat in eerste instantie aan de zuidzijde verbonden is met het hoofdwegennet (E34).
- Het ringgedeelte tussen de N12 (Antwerpsesteenweg) en N119 (Kastelein) werd in het RSV geselecteerd als **primaire weg type II**. In het RSPA krijgt de N119 Steenweg op Ravels de functie van secundaire weg type II. De N124 richting Merksplas en Hoogstraten fungeert als lokale weg.
- Een nieuw **evenwicht** dient gezocht te worden tussen de rol van de Ring als stedelijke verdeelweg en als scharnier voor het regionaal verkeer. In de vormgeving moet het afnemend verkeersbelang in noordelijke richting geaccentueerd worden.

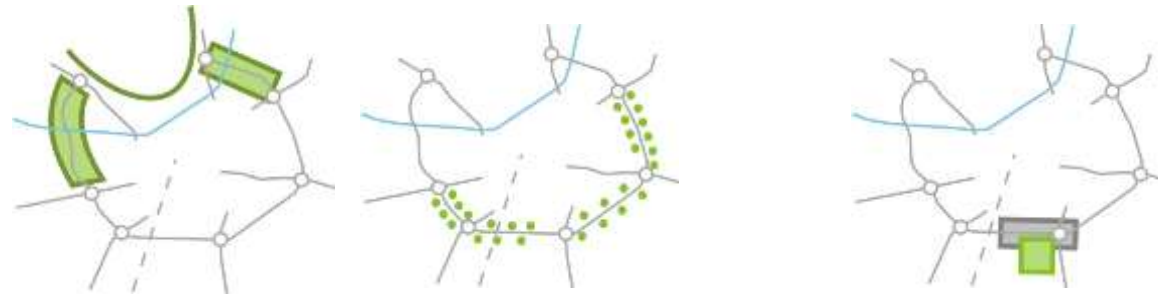
Streefbeeld R13

Het concept van de groene boulevard kan worden gerealiseerd met behoud van de functie van de 'Ring' als drager van het regionaalstedelijk verkeer in het Turnhoutse. In het streefbeeld werd het concept naar voor geschoven om de Ring te ontubbelen en te werken met ventwegen. Hierdoor wordt een scheiding gemaakt voor het lokaal verkeer en de aangelanden en het stadsregionaal verkeer. Dit concept laat ook toe om de R13 te vergroenen en om de leefbaarheid langs het traject te vergroten. Verder wordt in het streefbeeld ingezet op een verbetering van de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers met ongelijkvloerse kruisingen. In een actualisatie van het streefbeeld kan de aandacht verder gaan naar het versterken van het openbaarvervoeraanbod op de R13, al dan niet met eigen bus/trambedding. 2X2 wordt 2X1 met busbaan. De bushaltes kunnen hierbij als oversteekplaatsen dienen, cf. openbaarvervoercorridor Sint-Niklaas. Automobilisten krijgen dan een volwaardig alternatief om zich te verplaatsen binnen de stadsregio. Het sluiten van de ring van Turnhout werd reeds eerder onderzocht en bracht te weinig meerwaarde.

De ruimtelijke concepten zoals deze in het streefbeeld voor de R13 zijn uitgewerkt garanderen de ruimtelijke kwaliteit van een groene boulevard. Een kort overzicht::

– **Gradaties van groen van noord naar zuid:**

Groot belang zal worden gehecht aan een verzorgde ruimtelijk-landschappelijke aanleg. Het gaat hier niet om een stedelijke 'boulevard' (zoals Hasselt, Leuven...), gezien de Turnhoutse Ring een opener karakter heeft. Het karakter van 'groene ring' kan wel versterkt worden in gradaties van noord naar zuid: van open ruimte of bosgebied over een groene laan naar stedelijk groen op het plateau tussen stadspark en ziekenhuis.

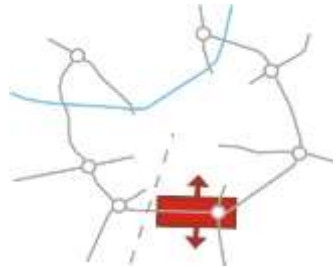


Argumentatie:

- Een integraal groenconcept voor het noordelijke deel is haalbaar omdat noordelijke segmenten het minste verkeer te verwerken krijgen. Groene vingers tot in het centrum kunnen geleid worden onder de bestaande bruggen over het kanaal.



- Het ruime wegprofiel in het zuidelijke segment (sterk verstedelijkt deel) biedt mogelijkheden om structurerend groen te voorzien via het concept van groene boulevard.



- **Openlaten en versterken van groene vingers tussen stad en stadsrand**

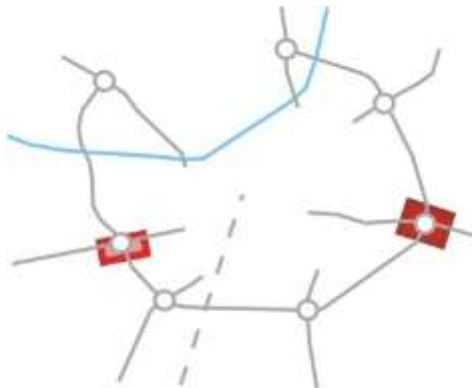
Groene vinger ter hoogte van Bentel (omgeving Bentelloop) en ter hoogte van de Nieuwe Erven, richting Vosselaar (vallei Visbeek, gepland stadsbos).

- Stedelijk plateau als belangrijke stedelijke verbinding tussen stadspark en ziekenhuis en nieuwe stedelijke ruimte met potenties

In het mobiliteitsplan van de stadsregio Turnhout en het Turnhouts structuurplan wordt voorgesteld de Ring verdiept aan te leggen ter hoogte van het stadspark. Daardoor ontstaat een nieuw 'stedelijk plateau' waarop de sfeer van het stadspark met aangename wandel- en fietsroute doorloopt tot in de ziekenhuissite. De relatie tussen de binnenstad (omgeving ziekenhuis) en de stedenbouwkundige ontwikkelingen ten zuiden (stadspark, zwembad, woonwijken...) wordt hierdoor versterkt. Meer nog, dit plateau biedt ook strategische potenties voor een nieuwe stedelijke ruimte (uitbreiding ziekenhuis, kantoren, stedelijke voorzieningen, randparking...). Ook de Steenweg op Tielen loopt over dit plateau en sluit verder als lokale ontsluitingsweg aan op de Graatakker en Oudstrijderslaan.

Ontwikkelen van stedelijke poorten, bruggen tussen stad en stadsrand

Naast het stedelijk plateau ter hoogte van het stadspark zijn er nog twee plekken op de ring waar de doorgangsfunctie en de binding binnenstad en stadsrand sterker zijn dan op de andere kruispunten. Het gaat enerzijds om het kruispunt met de N12 (Vosselaar) en met de N18 (Oud-Turnhout), beide openbaarvervoersassen (selectie als secundaire wegen type III).

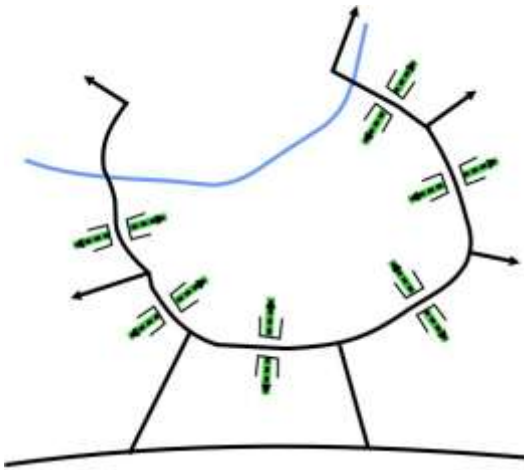


- Op het kruispunt met de **N12** speelt vooral de verbindingfunctie (tussen de twee clusters van het regionaalstedelijk gebied Turnhout, Turnhout / Oud-Turnhout en Beerse / Vosselaar) een belangrijke rol. Daarbij primeren het openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers. Binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Turnhout wordt hier een gebied afgebakend voor kantoren. Nieuwe ontwikkelingen worden daardoor mogelijk, maar in beperkte mate aangezien het kruispunt grenst aan het noordelijke segment, waar de open ruimte primeert.
- Het kruispunt met de **N18** heeft een analoge verbindingfunctie, maar heeft bovendien een meer stedelijk karakter. Dit kruispunt situeert zich tussen het stedelijk weefsel van Turnhout en dat van Oud-Turnhout. Hier dient een brug geslagen te worden tussen beide weefsels. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen langs dit kruispunt zijn dus meer gewenst dan op het kruispunt met de N12. Idealiter is op dit kruispunt een stedelijk plateau gewenst - zoals aan het park, maar veel kleinschaliger.

Turnhout en de fietsoversteken met de Ring

De R13 is geselecteerd als alternatieve fietsroute. Haaks hierop kruisen verschillende functionele fietsverbindingen. Ter hoogte van de R13 sluiten deze routes aan op de belangrijkste kruispunten voor het gemotoriseerd verkeer. In het streefbeeld voor de R13 is daarom gezocht naar alternatieve routes met steeds een ongelijkvloerse kruising van de Ring. De volgende locaties komen in aanmerking voor een ongelijkvloerse kruising van de R13.

- Meirgoren-Melkhoek
- Ambachtstraat-Bentel
- Oude Dijk-Parklaan
- Stedelijk plateau Turnhout
- Kempenlaan-Gierledreef
- Bestaande fietstunnel Oude Beersebaan
- N12

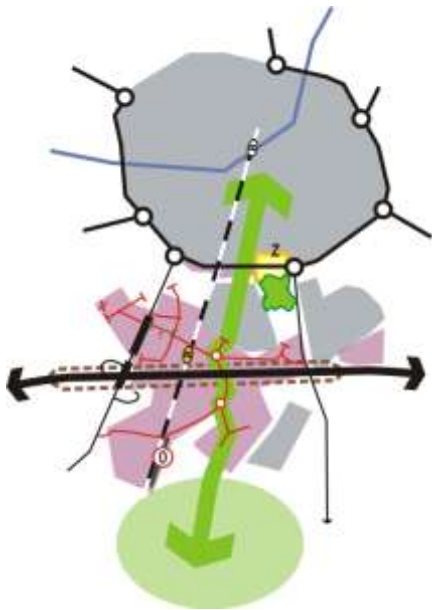


Veedijk beter laten aansluiten bij de stad

Dat het bedrijventerrein Veedijk potenties heeft om te worden ontwikkeld als logistieke cluster is reeds aangetoond. De vraag stelt zich echter hoe Veedijk een aantrekkelijke omgeving kan worden en een toonaangevend bedrijventerrein.

Ruimtelijke concepten

- Op ruimtelijk vlak kan het bedrijventerrein onderdeel worden van een groene corridor tussen de stad en Dongen Bos. Leiseinde en de Steenweg op Tielen vormt daarbij een 'groene navelstreng' tussen het bedrijventerrein en de stad. Het stedelijk plateau vormt daarbij een belangrijke schakel.
- Ook vanuit de E34 kan de beeldwaarde van het bedrijventerrein worden vergroot, de nieuwe toegang tot het bedrijventerrein vanuit de parallelweg kan een sterke vormtaal krijgen (architecturale behandeling van vangrail, geluidsscherm, verlichting,...).



Verkeerskundige concepten

- De Steenweg op Tielen zal binnen het bedrijventerrein worden ingericht als een volwaardige ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein met ruimte voor vrijliggende fietspaden achter een bomenrij. De kruispunten Steenweg op Tielen-Veedijk en Everdonglaan-Steenweg op Tielen worden ingericht als rotonde en fungeren als interne keerpunten.
- Het bedrijventerrein en de woonwijk Pappenbrugge worden losgekoppeld van elkaar om sluipverkeer te vermijden.
- Langs de E34 kunnen parallelwegen aangelegd worden met een rechtstreekse toegang tot het bedrijventerrein. De haalbaarheid hiervan dient verder te worden onderzocht in het masterplan.

8 / DRAAIBOEK: HET ACTIEPLAN – KRITISCH PAD VAN ACTIES (INDICATIEF)

Het aantal maatregelen dat in deze mobiliteitsstudie wordt voorgesteld is behoorlijk omvangrijk. De uitvoering ervan is niet willekeurig. Sommige maatregelen dienen als stappen na elkaar genomen te worden omdat ze aan elkaar zijn gekoppeld, terwijl andere maatregelen parallel kunnen worden gepland en uitgevoerd omdat ze relatief weinig invloed hebben op elkaar. Daarnaast spelen budgettaire overwegingen en aspecten van voorbereiding, planning, vergunning en verwerving/onteigening een belangrijke rol bij de fasering.

Het draaiboek wordt uitgewerkt aan de hand van:

- het actieplan waarin een samenhangend pakket van maatregelen wordt voorgesteld met indicatie van timing, initiatiefnemer en partners;
- het kritisch pad van acties waarin wordt ingegaan op de opeenvolging van de verschillende te ondernemen acties. Het kritisch pad wordt bijkomend gevisualiseerd in een schematisch weergegeven projectverloop.

8.1 / HET ACTIEPLAN

In het actieplan worden de verschillende te ondernemen maatregelen voorgesteld. Hierbij wordt een inhoudelijk onderscheid gemaakt tussen:

- procedurele en beleidsmatige aspecten;
- lopende planprocessen;
- op te maken verkeers- en vervoerplannen;
- uitvoering acties per deelcluster gemeenten.

Bij de procedurele aspecten worden de ruimtelijke beleidsdocumenten, uitvoeringsdocumenten, beleidsvisies en verkeers- en vervoerplannen behandeld.

De gebiedsgerichte visie wordt ook afgestemd met de plannen in behandeling in het kader van de RUP's afbakening kleinstedelijke en regionaalstedelijke gebied(en) en de plannen in ontwikkeling.

Tot slot wordt per cluster van gemeenten een overzicht gegeven van acties die als strategisch project kunnen gaan fungeren voor de gemeenten.

In het actieplan wordt een indicatie van de timing weergegeven. Voor de korte termijn (KT) wordt een uitvoeringsperiode van 0 tot 5 jaar vooropgesteld, voor de middellange termijn (MLT) 5 tot 10 jaar en voor de lange termijn (LT) + 10 jaar. Bijkomend worden de initiatiefnemers en de partners voor de verschillende deelopdrachten vermeld.

A / Beleidsmatige aspecten					
Nr.	Project	Aanbeveling studie	Timing	Initiatief	Partners
1.0	Samenwerkingsovereenkomst tekenen tussen de verschillende betrokken actoren om tot realisatie van het actieplan te komen		KT	Provincie	Betrokken actoren van de studie
2.0	Valorisatie open ruimte	<p>Gezamenlijk signaal geven over herfinanciering van de gemeenten. In afwachting van financieringsmechanisme voor elke nieuwe en/of bijkomende lokale bedrijvigheid met partners:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nood aftoetsen – Voorkeur aan herstructureren en herlocalisatie – Aftoetsen van o.a geschikte ontsluiting 	KT	Provincie	Vlaamse overheid / federaal / alle partners
B / Ruimtelijke acties					
3.0	Aanpassen langetermijnvisie RSPA (doorvertalen in gemeentelijke GRS'en en RUP'S)	<ul style="list-style-type: none"> – Bundelen van activiteiten in economische knooppunten, kleinstedelijk gebied Hoogstraten en regionaalstedelijk gebied Turnhout. – Opwaardering N14 als secundaire weg type II. 	KT	Provincie	Departement RWO Vlaamse overheid

		<ul style="list-style-type: none"> – Aanpassing wegencategorisering: N153 secundaire weg type II. – Actualisatie acties uit quickscan gewestplan tracés 			
4.0	Uitwerken visie en implementeren (watergebonden) activiteiten kanaal Dessel-Schoten inclusief langetermijnvisie bruggen kanaal (kan op termijn resulteren in een strategisch project)	Bestaande watergebonden bedrijven blijven behouden. Voor bedrijven die geen watergebonden activiteiten uitvoeren geldt een uitdoofbeleid. Studie moet aangeven hoe men dit moet compenseren. Nieuwe niet watergebonden bedrijvigheid is uitgesloten.	KT	Provincie, gebiedsgerichte werking i.s.m. DRP	Gemeenten, NV De Scheepvaart, Vlaamse overheid
5a.0	Opmaak planMER voor opwaardering N14 met omleidingswegen Malle, Rijkevorsel, opwaardering Houtelweg (cf. actie 9.0)		KT	AWV, Provincie	Provincie, gemeenten, Vlaamse overheid
5b.0	Opmaak verschillende tracéstudies voor de omleidingswegen Malle, Rijkevorsel, Houtelweg (cf. actie 9.0)		KT	Provincie	Gemeenten, AWV
6.0	Studie: Naar een regionaal park voor de Turnhoutse Kempen	Concept om de groene kamers te verruimen tot één samenhangend parkgebied	KT	SPK, Provincie	ANB, Boerenbond, VLM, gemeenten
7.0	Opmaak masterplan Turnhout Zuid / Veedijk	Opmaak gebiedsgerichte studie voor de hele omgeving van Veedijk, met aandacht voor de aanleg van parallelwegen langs de E34 om een nieuwe	KT	Stadsregio Turnhout	Provincie, IOK, Vlaamse overheid, NMBS

		ontsluiting van het bedrijventerrein mogelijk te maken. Ook de mogelijkheden van een Station-Zuid dienen te worden opgenomen.			
8.0	Actualisatie streefbeeld R13 (Ring Turnhout, N12, N140 en stedelijk plateau), met stedenbouwkundig ontwerp fietstunnels	De gebiedsgerichte studie blijft uitgaan van de verdeelfunctie van de Ring van Turnhout, rekening houdend met de verkeersleefbaarheid en met het wegwerken van de barrières ter hoogte van de fietsoversteken.	KT	Vlaamse overheid	Stadsregio Turnhout, provincie
9.0	Economisch knooppunt Malle, plan MER uitbreiding bedrijventerrein (cfr 5.a/5b)	Economisch knooppunt ontsloten via geoptimaliseerde N14 en N153	KT	Provincie, DRP, Malle en Zoersel	
10.0	Opmaak RUP ROC-Beerse	Ontsluiting van ROC via Nieuwe Dreef / parallelweg	KT	Beerse	Provincie, Vlaamse overheid
11.0	PRUP omleidingsweg Baarle + planMER	De realisatie van een lokale omleidingsweg rond Baarle is niet strijdig met de visie om het langeafstandsverkeer te ontmoedigen gebruik te maken van de N119.	lopende	Provincie, DRP	Gemeente Baarle Hertog Nassau, provincie Noord Brabant
12.0	PlanMER, LER en RUP twee clusterzones en energie-infrastructuur voor glastuinbouw macrozone Hoogstraten.	Locatie zoeken zo dicht mogelijk bij veiling om belasting onderliggend wegennet te beperken.	lopende	Provincie DRP	Vlaamse overheid
C / Verkeers- en vervoersplannen					
13.0	Opmaak corridorstudie (Antwerpen – Turnhout)	Onderzoek om N12 als secundaire weg type III om te	KT	Provincie	Vlaamse overheid, betrokken gemeenten

		vormen tot openbaarvervoeras			
14.0	Afstemming van het systeem van trajectcontrole binnen de verschillende politiezones in de Noorderkempen	In de gebiedsgerichte studie is het vrachtrouten netwerk vastgelegd en werd aangegeven op welke routes wordt gewerkt met een trajectcontrole.	KT	Provinciegouverneur coördineert overleg politiezones (af te toetsen).	Provincie, gemeenten Vlaamse overheid Provincie Noord-Brabant
15.0	Haalbaarheidsonderzoek ontsluiting IOK-site en Beerse Oost	De huidige ontsluiting van Beerse Oost zorgt voor problemen. Noch voor het verplaatsen van de activiteiten van SITA en IOK, noch voor het voorzien van een ontsluiting naar de R13 bestaat een draagvlak. Bovendien heeft de gemeente Merksplas in haar G.R.S. aansluitend bij de site I.O.K. een locatie voorzien voor bundeling van zonevreemde bedrijvigheid en beperkte ambachtelijke zone. Er dient een studie te worden opgestart die zoekt naar de gewenste ontsluiting van deze sites met respect voor natuur, landschap en leefbaarheid van de kernen.	KT	IOK (af te toetsen) provincie	Provincie, Vlaamse overheid, stadsregio, gemeente Merksplas
16.0	Opmaak fietsplan Noorderkempen	Integratie en verdere uitwerking visie groenepadennetwerk Noorderkempen	KT	Provincie	

D / Gedetailleerde acties voor deelgebied het Turnhoutse + Ravels en Arendonk					
Nr.	Project	Aanbeveling studie	Timing	Initiatief	Partners
4.1	Uitbouw van 'groene fietsroutes naar Turnhout	In de mobiliteitsstudie worden bovenop het BFF een aantal bijkomende groene fietsroutes aangeduid naar de binnenstad van Turnhout vanuit de omliggende gemeenten. Ten zuiden van de stad Turnhout wordt een tangentlijn ontwikkeld die het bedrijventerrein Veedijk en toekomstig Zuidstation ontsluit.	MT	Turnhout stadsregio	Gemeenten, Provincie
7.1	Ontwikkeling station Turnhout Zuid	Zie ook voorstel voor opmaak masterplan Veedijk en studie EIS	MT-LT	NMBS	Stadsregio
7.2	Opwaardering spoorlijn Turnhout-Antwerpen	Voorzien van een halfuurfrequentie	MT-LT	NMBS	IOK
7.3	Ontwikkeling overslagpunt voor Veedijk	Multimodale ontsluiting Veedijk	MT	Infrabel	Bedrijven, IOK
8.1	Heraanleg N140, N12, R13 met veilige fietsoversteken	Het huidige streefbeeld voor de R13 en de N140 wordt geactualiseerd met integratie van het stedelijk plateau.	KT-MT	Vlaamse overheid	
10.1	Module 14 opstarten voor de aansluiting van de ontsluitingsweg voor het ROC op de N12	Ontsluiting ROC via geknikte weg kan, studie heeft niet aangetoond dat er een probleem is van 'maasdoorsnijding'.	KT-MT	Gemeente Beerse	Vlaamse overheid, Beerse

11.1	Aanleg omleidingsweg Baarle	Aanleg omleidingsweg niet strijdig met visie om doorgaand verkeer te weren. Effecten omleidingsweg in onderzoek plan-MER.	KT-MT	Provincie	
14.1	Trajectcontroles N12-N119	Om doorgaand vrachtverkeer van buiten de Noorderkempen te weren op de N12-N119 wordt op beide wegen een trajectcontrole ingesteld, hierbij zal er afstemming gebeuren met Nederland.	KT-MT	politiezone	Provincie Noord Brabant
16.1	Aanleg fiets-o-strade via spoorweg Tielen-Turnhout	De mobiliteitsstudie voorziet tevens de mogelijkheid om een aftakking te voorzien van de fietssnelweg naar de Steenweg op Zevendonk.	MT	Provincie, Turnhout	Turnhout
17.1	Heraanleg N119, met vrijliggende fietspaden en beveiligen kruispunten. Beveiligen van het kruispunt N119 aan Weelde Statie. Opstart module 13.	N119 vervult een lokale verbindingfunctie. Doorgaand verkeer op lange afstand wordt ontmoedigd.	KT	Gemeente Turnhout, Ravels via opstart module 13	Vlaamse overheid, provincie
18.1	Busnetwerk herzien Turnhout	In functie van een verbeterde ontsluiting van Veedijk en een mogelijk Zuidstation dient het busnetwerk te worden herzien. Concepten als doorkoppelen van lijnen zorgen voor corridors in de stad, versterken oost-westas N12-N18, tangentlijn Beerse, Vosselaar, Oud-Turnhout, Veedijk.	KT-MT	De Lijn	Stadsregio

E / Acties uit deelgebied Malle, Brecht, Rijkevorsel, Zandhoven, Lille en Zoersel

Gemotoriseerd verkeer

Nr.	Project	Aanbeveling studie	Timing	Initiatief	Partners
3.1	Opwaardering N153 als secundaire weg type II, tussen Malle en Brecht	De N153 vormt een belangrijke tak in de boomstructuur. Vooral aandacht voor het herstructureren van de knooppunten met het bedrijventerrein St. Lenaarts.	KT-MT	Vlaamse overheid, Provincie (RSPA)	Gemeente, Vlaamse overheid, provincie
4.2	Profiel van de bruggen in Brecht over het kanaal afstemmen op de gewenste ontsluiting. Brug Klein Veerle blijft smalle brug bij vervanging.	Via circulatieplan centrum Brecht, verkeer zoveel mogelijk afleiden naar de omleidingsweg.	Af te stemmen met investeringen NV De Scheepvaart	NV De Scheepvaart	Gemeenten
5a.1 5b.1	Aanleg omleidingsweg Malle	Doortrekking omleidingsweg tot aan de N12, in een tweede fase naar de N153, zodat een verbinding ontstaat naar de E34. In functie van de ontlasting van Rijkevorsel wordt de omleidingsweg in fase 3 doorgetrokken tot aan de N14.	KT-MT	Vlaamse overheid	Gemeente, Vlaamse overheid, Provincie
5c.1	Opmaak RUP voor uitbreiding de Kluis Houtelweg		KT	Provincie, gemeenten	
13.1	Doortrekking tram Antwerpen-Malle		MT-LT	De Lijn	Gemeenten, Vlaamse

					overheid, provincie
14.2	Trajectcontroles	Trajectcontrole op KT aan de randen van de Noorderkempen bij op- en afritten E19-E34 om doorgaand vrachtverkeer te weren. Na realisatie omleidingswegen Zoersel, Malle , Brecht trajectcontrole op Brugstraat en doortocht Rijkevorsel	KT-MT-LT	politiezones	Vlaamse overheid, Provincie
16.2	Aanleg fietsbrug over het kanaal ter hoogte van de Schippersdreef		KT	Gemeente Brecht	NV De Scheepvaart
16.3	Herprofilieren van de N153,tussen Wechelderzande en Malle zodat de vrijgekomen ruimte kan worden benut als fietspad. Weren vrachtverkeer.	Past in de visie van de groene kamers..	KT	Vlaamse overheid	Provincie
16.4	Maatregelen nemen op alternatieve functionele fietsroutes en routes knooppuntennetwerk doorheen 'groene kamers' om fietstrajecten autoluwer te maken.	De mobiliteitsstudie voorziet een aanvulling op het BFF met groene fietsroutes en het principe van autoluwe fietstrajecten binnen de groene kamers.	KT-MT	Gemeente/provincie	
19.1	Vervolledigen van het knooppunt E34 en de E313	Uit het onderzoek bleek dat vrachtverkeer via de N14 een wissel maakt tussen de E34 en de E313.	MT-LT	Vlaamse overheid	Provincie

20.1	Aanleg omleidingsweg Zoersel	(Zie ontwerpplannen)	KT	Vlaamse overheid	Gemeente, Vlaamse overheid, Provincie
21.1	Busverbinding tussen Brecht en Brasschaat		MT	De Lijn	gemeenten
22.1	Uitbreiding parking station Noorderkempen		KT	NMBS	gemeente

F / Gedetailleerde acties voor deelgebied Rijkevorsel, Merksplas, Beerse, Hoogstraten					
Nr.	Project	Aanbeveling studie	Timing	Initiatief	Partners
5a,5b,5c	Herprofilering Houtelweg	Herprofilering als 2X1 met vrijliggende fietspaden	MT	Vlaamse overheid	Provincie, gemeenten
5a,5b,5c	Aanleg omleidingsweg Rijkevorsel	2X1-rijweg	MT-LT	Vlaamse overheid	Provincie, gemeente
14.3	Trajectcontrole Meerle-Minderhout-Hoogstraten, Meer-Hoogstraten-Wortel-Turnhout, Hoogstraten(N144)-Merksplas-Turnhout	Om het doorgaand vrachtverkeer in de Noorderkempen tegen te gaan en om de leefbaarheid in de dorpskernen te verbeteren in afwachting van realisatie omleidingswegen wordt gewerkt met trajectcontroles voor vrachtverkeer.	KT	Gemeenten, politiezones	Provincie, Vlaamse overheid
16.5	Aanleg fietsverbinding Malle-Beerse-Turnhout, Beersedijk als exclusieve fietsroute	Maatregelen nemen om autoluw fietstraject te bekomen (tractorsluis, tweesporenpad)	KT-MT	provincie	gemeente
16.6	Brug over het kanaal aan de Looiweg als exclusieve fietsbrug	Onderdeel van recreatieve fietsroute	KT-MT	gemeente	NV De Scheepvaart
16.7	Uitwerking groenepadennetwerk binnen	Weren doorgaand verkeer in de	KT-MT	gemeente	Provincie, VLM

	landschapskamers	open landbouwgebieden. Afbakening als landschapskamers met gemengd fietsverkeer op fijnmazig landbouwwegennet. Overgedimensioneerde wegen binnen de kamers herprofilieren.			
23.1	Onderzoek naar capaciteitsverhoging E19	Capaciteitsverhoging E19 is nodig, ook na 2020.		Vlaamse overheid	
24.1	Buurlandtrein naar Breda (Utrecht)	Opwaardering van de frequentie van treinen naar station Noorderkempen	MT-LT	NMBS	Nederlandse spoorwegen.
25.1	Busverbinding Hoogstraten- Wuustwezel- Brasschaat	Als sneldienst halffrequentie Zie ook toekomstplan De Lijn	MT	De Lijn	Gemeente
26.1	Busverbinding Hoogstraten-Breda via Meerle en Meersel Dreef	Op korte termijn alternatieven uitwerken voor een betere ontsluiting van Meerle en Meersel-Dreef	MT Op korte termijn alternatieven uitwerken voor een betere ontsluiting van Meerle en Meersel-Dreef	De Lijn	Gemeente

8.2 / HET KRITISCH PAD VAN ACTIES

In het kritisch pad van acties worden de verschillende te ondernemen strategische acties uitgezet in een tijdslijn. Dit gebeurt aan de hand van een schema waarin duidelijk wordt dat sommige acties als stappen na elkaar genomen dienen te worden omdat ze aan elkaar zijn gekoppeld. Andere acties kunnen ondertussen parallel worden uitgevoerd.

De bijbehorende oplijsting van de onmiddellijk te ondernemen of lopende strategische acties en planningsacties, de planningsacties op korte termijn en de strategische acties op korte-middellange termijn na bijsturing van de ruimtelijke beleidsdocumenten en uitvoeringsdocumenten geeft een inhoudelijke verduidelijking van de schematische voorstelling van het kritisch pad van acties.

8.3 / BELANGRIJKE ONMIDDELIJK TE ONDERNEMEN STRATEGISCHE ACTIES

8.3.1 / Samenwerkingsovereenkomst tekenen tussen de verschillende betrokken actoren om tot realisatie van het actieplan te komen

Om tot de realisatie van dit actieplan te komen is een engagement van alle bestuursniveaus noodzakelijk. Daarom dient een samenwerkingsovereenkomst afgesloten te worden tussen de verschillende betrokken actoren.

Tevens dient vanuit dit bestuurlijk niveau een signaal te worden gegeven over de herfinanciering van de gemeenten.

Het actieplan is niet zomaar een opsomming van acties die elkaar opvolgen in de tijd. Om tot uitvoering van het actieplan te komen zal op verschillende beleidsdomeinen en verschillende fases tegelijkertijd moeten worden ingezet. Hierna wordt kort de visie hernomen met de daaraan gekoppelde acties en de planinitiatieven die daarvoor moeten worden opgezet.

8.3.2 / Strategische ruimtelijke acties

Bundelen van activiteiten

Onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen' dienen in eerste instantie een aantal ruimtelijke acties te worden ondernomen om de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de Noorderkempen beter te ordenen. Bedrijvigheid dient te worden gebundeld op locaties die goed multimodaal ontsloten zijn en waar de ontsluiting door het vrachtverkeer over de weg geen hinder betekent voor verkeersleefbaarheid in de dorpskernen.

De volgende ruimtelijke acties zijn daarvoor noodzakelijk:

- Uitwerken visie en implementeren (watergebonden) activiteiten kanaal Dessel-Schoten inclusief langetermijnvisie bruggen kanaal (kan op termijn resulteren in een strategisch project).
- Economisch knooppunt Malle, plan MER uitbreiding bedrijventerrein.
- PlanMER, LER en RUP twee clusterzones en energie-infrastructuur voor glastuinbouw macrozone Hoogstraten.
- Aanpassen langetermijnvisie RSPA (doorvertalen in gemeentelijke GRS'en en RUP'S).

Versterken en uitbouwen open ruimte in de Noorderkempen

De Noorderkempen wordt ook gekenmerkt door de aanwezigheid van heel wat waardevolle openruimte- en groengebieden. Deze ruimten kennen meerdere gebruiksvormen (recreatie, landbouw, natuur). Vandaag is er echter nog een te grote versnippering mede door de verschillende infrastructures. In de gebiedsgerichte visie is aangegeven om deze verschillende 'groene kamers' te verruimen tot één samenhangend parkgebied. Hiervoor zal een Studie worden opgestart: **Naar een regionaal park voor de Turnhoutse Kempen.**

Verbeteren interne ontsluiting Noorderkempen over de weg

Naast het aansturen van het ruimtelijk beleid voor de Noorderkempen vormt de opwaardering van de N14 als interne ontsluitingsstructuur voor de Noorderkempen een tweede belangrijke pijler van de gebiedsgerichte studie. De opwaardering van de N14 heeft als doelstellingen de bereikbaarheid en de verkeersleefbaarheid in de Noorderkempen te verbeteren. De opwaardering van de N14 vraagt de aanleg van omleidingswegen rond Rijkevorsel, Oostmalle en Zoersel. Haaks op deze as staat de N153 die wordt opgewaardeerd tot secundaire weg II en die aansluit op de geplande omleidingsweg van Brecht. Om tot de realisatie van deze omleidingswegen te komen zijn de volgende planinitiatieven noodzakelijk:

- Opmaak planMER voor opwaardering N14 met omleidingswegen Malle, Rijkevorsel, opwaardering Houtelweg
- Opmaak verschillende tracéstudies voor de omleidingswegen Malle, Rijkevorsel, Houtelweg

De uitvoering van deze omleidingswegen is uiteraard ook niet mogelijk in één beweging. De prioriteit gaat eerst uit naar het traject Zoersel, Oostmalle, om via de N153 aan te sluiten op de geplande omleidingsweg van Brecht. Pas in tweede instantie zal worden ingezet op de omleidingsweg rond Rijkevorsel. Vrachtverkeer heeft op dat moment wel een alternatief om via de N14-N153 te rijden i.p.v. via de doortocht van Rijkevorsel.

In samenhang met deze infrastructurele ingrepen is het installeren van trajectcontroles in de Noorderkempen een belangrijke maatregel om de verkeersleefbaarheid in de dorpskernen te verbeteren. In feite zou men nu reeds kunnen starten met een trajectcontrole op het doorgaande vrachtverkeer doorheen de Noorderkempen (controle bij de op- en afritten met de E34 en de E19) en op trajecten en in doortochten waar vandaag reeds een alternatief bestaat voor het vrachtverkeer (bv doortocht Hoogstraten). De uitwerking van dit vrachtrouteplan met trajectcontrole vormt dan ook een belangrijke strategische actie op korte termijn.

Het is uiteraard ook noodzakelijk dat de aanleiding om door de Noorderkempen te gaan rijden wordt weggenomen. Het verbeteren van de doorstroming op het hoofdwegennet (derde rijstrook, spitsstrook) en het optimaliseren van het knooppunt E34-E313 zijn daarbij belangrijke acties.

Multimodale ontsluiting Noorderkempen

Uit de analyse van de verplaatsingswijze is gebleken dat het aandeel autoverkeer in de Noorderkempen hoger ligt dan het gemiddelde binnen de provincie Antwerpen. Om deze trend te doorbreken voorziet de gebiedsgerichte studie heel wat acties om het stappen, fietsen en gebruik van het openbaar vervoer te verbeteren. De voorziene aanleg van omleidingswegen en de visie om tot een grofmazig betrouwbaar autonetwerk te komen in de Noorderkempen vormt een belangrijke randvoorwaarde om de alternatieven beter tot uiting te laten komen. Het downgraden van de N132 en de N 153 tussen Wechelderzande en Oostmalle bijvoorbeeld, biedt de kans om een aantrekkelijker fietstraject aan te bieden. Binnen de dorpskernen ontstaat meer ruimte voor verblijfsgebieden met meer voetgangersruimte. Ook de positie van het openbaar vervoer wordt hierdoor versterkt. Andere acties die ondernomen worden om de alternatieven te verbeteren:

- Opmaak fietsplan Noorderkempen met integratie en verdere uitwerking visie groenepadennetwerk Noorderkempen
- Opmaak corridorstudie (Antwerpen – Turnhout)

Stadsregio ontsloten vanuit ‘kamstructuur’

Wat betreft de ontsluiting van het regionaal stedelijk gebied Turnhout wordt uitgegaan van een ‘kamstructuur’ waarbij de bedrijvigheid binnen dit regionaalstedelijk gebied zo snel mogelijk ontsloten worden naar de E34. Om dit mogelijk te maken dienen een aantal van die ‘tanden’ te worden versterkt (ontsluiting ROC via geknikte weg, ontsluiting Turnhout via N19 en N140). De volgende acties dienen hiervoor te worden ondernomen:

- module 14 opstarten voor de aansluiting van de ontsluitingsweg voor het ROC op de N12;
- actualisatie streefbeeld R13 (ring Turnhout), met stedenbouwkundig ontwerp fietstunnels;
- heraanleg N140, R13 met veilige fietsoversteken;
- haalbaarheidsonderzoek ontsluiting IOK-site en Beerse Oost.

De geplande ontwikkelingen op Veedijk vragen echter een bijsturing van de ontsluitingsstructuur voor het Turnhoutse. Het principe van de 'kamstructuur' blijft van toepassing maar de interne ontsluiting van Veedijk dient te worden verbeterd. In de gebiedsgerichte studie wordt daarom ingezet op een goede multimodale ontsluiting van de site en wordt ernaar gestreefd om Veedijk beter te laten aansluiten bij de stad. De ambitie moet zijn om het bestaande bedrijventerrein en geplande bedrijventerrein samen te transformeren naar een hoogwaardig bedrijventerrein (cf. Hoog Kortrijk). Om deze doelstelling te bereiken dient te worden gestart met de opmaak van een masterplan Turnhout Zuid / Veedijk. De volgende onderwerpen dienen hier verder te worden onderzocht:

- ontwikkeling station Turnhout Zuid, om de bereikbaarheid van Veedijk via de trein te verbeteren;
- ontwikkeling overslagpunt voor Veedijk, om minder vrachtverkeer over de weg te bekomen;
- aanleg van parallelwegen langs de E34 om een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein mogelijk te maken.

Naar een multimodale ontsluiting van de stadsregio Turnhout

De geplande ontwikkelingen in het regionaalstedelijk gebied Turnhout betekenen heel wat extra verkeersbewegingen. Om deze bijkomende verkeersbewegingen op te vangen dienen volwaardige alternatieven voor de auto te worden aangeboden via openbaar vervoer en fiets. Bovendien stellen we vast dat de meeste activiteiten zich in de rand ontwikkelingen, wat ook betekent dat het klassieke radiale ontsluitingsmodel een bijsturing vraagt. De volgende acties worden ondernomen om een duurzame ontsluiting van de stadsregio Turnhout mogelijk te maken:

- opwaardering spoorlijn Turnhout-Antwerpen en ontwikkeling station Turnhout Zuid;
- uitbouw van 'groene fietsroutes' naar Turnhout, realiseren fietstunnels ring Turnhout;
- aanleg fiets-o-strade via spoorweg Tielen-Turnhout, en autoluwe fietsverbinding via Veedijk;
- fietstangent Turnhout-Zuid;
- busnetwerk herzien Turnhout: concept doorkoppelen van lijn zorgt voor corridors, versterken oost-westas N12-N18, tangentlijn Beerse, Vosselaar, Oud-Turnhout, Veedijk.

Geen noord-zuidverbinding op primair niveau via Turnhout

In de gebiedsgerichte visie is aan de hand van telgegevens en modelresultaten duidelijk aangetoond dat er vandaag geen noord-zuidverkeer over de lange afstand gebruik maakt van de N19 en de N12. Bovendien voorziet de gebiedsgerichte studie de nodige maatregelen om ook in de toekomst Turnhout te vrijwaren van doorgaand (vracht)verkeer.

De volgende acties worden ondernomen om de N12 en de N19 te ontlasten en veiliger te maken.

- Om doorgaand vrachtverkeer van buiten de Noorderkempen te weren op de N12-N119 wordt op beide wegen een trajectcontrole ingesteld.
- Heraanleg N119, met vrijliggende fietspaden en beveiligen kruispunten. Beveiligen van het kruispunt N119 aan Weelde Statie. Opstart module 13.

Het ontraden van het doorgaand verkeer op de N12 en de N19 is niet strijdig met de voorziene omleidingsweg rond Baarle Hertog. Het PRUP omleidingsweg Baarle + planMER wordt verder afgewerkt om tot uitvoering van de omleidingsweg van Baarle te komen.

9 / BIJLAGEN: BESLUITEN EN ADVIEZEN

- Deputatiebesluit 14/06/2012
- 14 raadsbesluiten + 1 collegebesluit
- Adviezen van MOW en ABMV

NOTA

OPMERKINGEN ABMV-ANTWERPEN GEBIEDSGERICHTE VISIE NOORDERKEMPEN ONTWERP-EINDRAPPORT EN KAARTENBUNDEL

- Het document moet zeker nog grondig nagekeken worden in het gebruik van wegnummers, E313 is de snelweg door onze provincie, niet E312 of E314. (o.a. op pagina 7, 8, 25 niet limitatief).
- Pagina 71 wordt aangegeven dat de knoop E34-E313 vervolledigd moet worden, zodat het oneigenlijk gebruik van de N14 als wissellaar tussen de snelwegen niet meer nodig is. Er wordt wel verwezen naar de koppeling met de ontsluiting van de ENA-site. Kan verduidelijkt worden welke site bedoeld wordt? (Ranst-Zwaaikom of Q8).
- Ergens in de nota staat dat het toekomstplan 2020 van De Lijn het uitgangspunt vormt, terwijl dit voor andere toekomstbeelden niet het geval is. Deze bepaling dient minstens genuanceerd te worden.
- Sommige elementen zijn grondiger bekeken dan andere. In deze laatste categorie hoort zeker een capaciteitsuitbreiding op de E19, maar ook een ontdubbeld systeem rond het Turnhoutse. Kan blijven als visie, maar zeker (nog) niet als “beslist beleid”.
- De categorisering op kaart 6.1.2 klopt niet overal en in de legende ontbreekt een aanduiding voor Primair I: o.a. ring rond Turnhout, doortocht Baarle vervangen door de omleiding, N71 (is PI), N19 tussen ring Geel en snelweg is PI, ring Geel west is PII, de A12 is PI, de N140, de Limburgse N-Z,... Best eens op alle kaarten nakijken, ook op de kaart 6.1.3. staan wat foutjes: ring Turnhout, N140,...

Verder wensen wij onze appreciatie uit te drukken aan de provinciale diensten die deze studie getrokken hebben en tot een goed gedragen einddocument gebracht hebben. Wij kunnen ons zeker vinden in de grote lijnen van de gebiedsgerichte visie, uiteraard moeten nog heel wat elementen verder onderzocht en onderbouwd worden.

Op korte termijn willen wij ons engageren tot het opstarten van de herziening van het streefbeeld van de ring van Turnhout en een aantal aansluitende wegen, in nauwe samenwerking met AWV en de stad Turnhout. Dit streefbeeld zou ook verdere invulling moeten geven aan de fietsinfrastructuur (in het bijzonder een ongelijkvloerse oversteek aan de westkant van de ring (in de buurt van de N12) en doorstromingsmaatregelen op deze as (N12 bij het kruispunt met de ring). Een bestek is in voorbereiding.

Een tweede punt is de selectie van vrachtroutes, waar ook op korte termijn deze regio aan bod zal komen in een Vlaanderen-brede studie die al loopt. De studie selecteert voorkeursroutes naar de grote bedrijventerreinen in nauw overleg met de gemeentebesturen en middenveld. De gemaakte afspraken zullen meegenomen worden als gemeenschappelijke input. Uiteraard is het mogelijk dat dit wat zal afwijken van het gewenste netwerk (kaart 6.1.5.) omdat niet alle nodige nieuwe infrastructuren aanwezig zijn. Inzake de implementatie van dit netwerk is nog geen timing bekend.



agentschap

Wegen en Verkeer

Provincie Antwerpen
Inga Verhaert
Gedeputeerde Mobiliteit

Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen

Wegen en Verkeer Antwerpen
Lange Kievitstraat 111-113, bus 41
2018 Antwerpen
Tel. 03 224 68 11 - Fax 03 224 68 81
wegen.antwerpen@vlaanderen.be

uw bericht van

uw kenmerk

ons kenmerk

bijlagen

D-AWVA-201205- 27335

vragen naar / e-mail

telefoonnummer

datum

Mustafa.aktas@mow.vlaanderen.be

03/224 68 11

15 MEI 2012

Annelies.deridder@mow.vlaanderen.be

Betreft: Gebiedsgerichte visie Noorderkempen

Geachte mevrouw Verhaert,

De studie van de gebiedsgerichte visie Noorderkempen gedragen door de provincie bereikt stilaan de eindfase. Gelieve hierbij de opmerkingen op het eindrapport en de actietabel van de gebiedsgerichte visie Noorderkempen van het Agentschap Wegen en Verkeer terug te vinden. Deze opmerkingen zijn reeds per mail aan de projectleiders van de studie overgemaakt.

6.1.1/ Beter benutten E34-E19-A58 als hoofdontsluitingsstructuur

AWV kan akkoord gaan met de visie dat er maatregelen worden getroffen om de doorstroming op het hoofdwegennet te verbeteren.

Met betrekking tot de voorgestelde acties en meer bepaald de capaciteitsuitbreiding van de E19 willen wij echter benadrukken dat ten eerste de aansluiting op de ring rond Antwerpen dient te worden aangepakt. Zonder oplossing voor de aansluiting op de Antwerpse ring heeft een capaciteitsuitbreiding geen zin. Zoals ook vermeld in de studie zal er in de nabije toekomst een verschuiving zijn van het verkeer op de E19 naar de A12 wegens de uitbouw van de de A12 op het grondgebied van Nederland. Verwacht wordt dat dit positieve effecten zal hebben op de doorstroming op de E19.

6.1.2 / Geen noord-zuidverbinding op primair niveau via Turnhout

De modaliteiten en locaties van de voorgestelde trajectcontroles voor doorgaand vrachtverkeer moeten het voorwerp uitmaken van een uitgebreidere studie met meer onderbouwing. Zo stelt het eindrapport bv. dat vrachtverkeer vanuit Veedijk nog wel gebruik kan maken van de N119. En wat met vrachtverkeer net ten zuiden van Veedijk?



Deputatiebesluit

Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit
09.05 Dienst Mobiliteit

Nr agenda IV/ <u>3</u>	Kenmerk: MOPR/06- 28/pausjan	Datum zitting deputatie	Datum zitting provincieraad
Kopie:	Naam: Kathy Van Aperen	14 juni 2012	

Proces: A Uitvoeren van studies en wetenschappelijk onderzoek

Onderwerp: Mobiliteitsstudie Noorderkempen – goedkeuren eindrapport en provinciale actiepunten uit het actieplan (dossiernummer : MOPR/06-28)

Besluit

De deputatie neemt kennis van het verslag van de dienst Mobiliteit over het eindrapport en het actieplan van de mobiliteitsstudie Noorderkempen.

De deputatie keurt het eindrapport en actieplan van de mobiliteitsstudie Noorderkempen goed.

De deputatie keurt de provinciale actiepunten uit het actieplan van de studie goed.

De deputatie mandateert gedeputeerde Verhaert om eventuele verfijningen aan het eindrapport te laten aanbrengen na de stuurgroepvergadering van 3 juli 2012.

(dossiernummer : MOPR/06-28)

14.06

Goedgekeurd Aangepast Verdaagd tot Verzonden naar

Visa

Paraf diensthoofd	Visum DFIN/DCWR (fac)	Visum DHRM/P&B (fac)	Stempel PRGR/GRIF
Paraf dep.hoofd (fac)			<p>OPGENOMEN IN DE NOTULEN VAN DE ZITTING VAN DE DEPUTATIE</p> <p>14-06-2012</p> <p>VERSLAGGEVER I. VERHAERT</p>

Opmerkingen van de deputatie

Historiek van dit besluit

Toelichting

1. Situering van de opdracht

In zitting van 23 april 2009 gaf de provincieraad goedkeuring om een mobiliteitsstudie voor de Noorderkempen (gelegen in maas 4 tussen de E19 en E34) op te starten.

In dezelfde zitting gaf de provincieraad goedkeuring om, in toepassing van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten een overheidsopdracht onder de vorm van een algemene offerteaanvraag, onderworpen aan de Europese bekendmaking, uit te schrijven. In zitting van 6 augustus 2009 gunde uw college de overheidsopdracht voor deze studie via een algemene offerteaanvraag aan Vectris cvba – Vital De Costerstraat 67A – 3000 Leuven voor een bedrag van 99.375,16 EUR excl. btw (120.243,94 EUR incl. btw).

De dienst Mobiliteit (DMOB) gaf op 1 oktober 2009 het aanvangsbevel aan het studie bureau. De studie moet afgerond zijn voor de zomervakantie 2012.

In zitting van 19 april 2012 keurde uw college de aanvullende dienst voor bijkomende communicatie goed. In zitting van 3 mei 2012 nam uw college kennis van de geplande communicatierondes in de streek.

2. Stand van zaken van de studie

In zitting van 21 december 2011 rapporteerde DMOB over de afronding van de tweede fase van de studie, met name de onderzoeksfase en keurde uw college de conceptnota met volgende krachtlijnen voor de Noorderkempen goed:

- een spreidingsmodel is geen goede basis voor een duurzame ontsluitingsstrategie binnen de Noorderkempen
- een nieuw samenhangend wegennetwerk, met aandacht voor een goede doorstroming, is voor de Noorderkempen gewenst in functie van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de kernen. Het robuuste netwerk moet beschikken over voldoende capaciteit.
- het nieuw samenhangend wegennet moet als drager fungeren voor het vrachtverkeer waarbij de belangrijkste bedrijventerreinen een rechtstreekse aansluiting krijgen die hen toelaat zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet te rijden. Ook nieuwe bedrijventerreinen worden bij voorkeur aangesloten aan deze nieuwe ontsluitingsstructuur
- inzetten op multimodale ontsluiting is absoluut noodzakelijk, ook voor goederenvervoer
- groengebieden moeten maximaal gevrijwaard worden en deel gaan uitmaken van een groter samenhangend geheel
- het is aanbevolen geen verdere verlinting van niet-watergebonden activiteiten toe te staan langs het kanaal Dessel - Schoten

Ondertussen is ook de **laatste fase van de studie**, de opmaak van de eindvisie met hieraan gekoppeld actieplan, **vergevoerd**.

- Op woensdag 18 april 2012 keurde de **stuurgroep** met beleidsvertegenwoordigers van de colleges van de 14 gemeenten principieel het voorgestelde actieplan in grote lijnen goed.
- Begin mei stelde DMOB samen met Vectris en Stramien de mobiliteitsstudie Noorderkempen voor aan het georganiseerde middenveld tijdens volgende **infomomenten**:
 - 3 mei: gemeenten Malle – Zoersel
 - 4 mei: federale en Vlaamse parlementairen uit de regio of uit betrokken commissies mobiliteit en ruimtelijke ordening
 - 4 mei: uitgebreide klankbordgroep (intercommunales, POM, openbaarvervoeraanbieders, omliggende gemeenten, provincie Noord-Brabant, politiezones, TPA,...)
 - 8 mei: bestuurdersvergadering RESOC
 - 9 mei: VOKA Kempen - VOKA Antwerpen-Waasland
 - 9 mei: gemeenten Turnhout – Oud-Turnhout – Vosselaar- Beerse- Arendonk
 - 10 mei: provinciale diensten
 - 10 mei: gemeenten Hoogstraten- Merksplas- Rijkevorsel

Deze infomomenten kenden een zeer goede opkomst met telkens heel wat constructieve vragen en opmerkingen voor de verdere uitwerking van de studie.

Op 11 juni 2012 vond ook een gelijkaardig overleg plaats met de collega's van de provincie Noord-Brabant.

3. Eindrapport en actietabel

Op voorstel van de beleidsverantwoordelijken van de gemeenten komt het eindrapport en actieplan in juni ter goedkeuring voor op de **gemeenteraden**. Aansluitend is op 3 juli 2012 de afsluitende stuurgroepvergadering gepland in het provinciehuis. Het eindrapport, zoals voorgebracht aan de gemeenteraden, vindt uw college als bijlage.

Het eindrapport heeft de volgende inhoud:

- de aanleiding, situering en doelstelling van de studie
- het doorlopen planproces
- de randvoorwaarden en doelstellingen
- een overzicht van de onderzochte scenario's en besluiten van onderzoeks- en evaluatierapport
- de visie van de gewenste ruimtelijke structuur
- de visie van de gewenste verkeersstructuur
- de uitwerking per deelgebied
- het actieplan

De visie op de gewenste ruimtelijke structuur zoomt ondermeer in verder op de volgende aspecten:

- visie voor logistiek met ondermeer de ontwikkeling van Veedijk in Turnhout
- visie rond bedrijvigheid waar we streven naar een bundeling van bedrijventerreinen per deelgebied
- nood aan nieuwe financieringsmechanismen

De visie op de gewenste verkeersstructuur beschrijft de volgende onderdelen:

- gewenste ontsluiting van de Noorderkempen voor gemotoriseerd verkeer
 - beter benutten van de hoofdontsluitingsstructuur
 - geen noord-zuidverbinding op primair niveau via Turnhout
 - robuust wegennet door optimalisering N14 (Zoersel-Hoogstraten)
 - robuust wegennet in het Turnhoutse
 - bundelen van verkeersstromen en vrijwaren van groene kamers voor gemotoriseerd verkeer
- uitbouw vrachtroutenetwerk Noorderkempen
- gewenste ontsluiting Noorderkempen met openbaar vervoer
 - spoorgebonden systemen
 - weggebonden systemen met bussen
 - potentieel vrachtvervoer op het spoor

- aanzet gewenste verkeersstructuur fiets
- kanaal als recreatieve as met toekomstvisie op de bruggen

Deze visies werden vervolgens vertaald in een actieplan. Het actieplan bevat 16 strategische acties die telkens nog doorvertaald zijn naar vervolg- of verfijncaties. De provincie zal initiatief nemen voor de volgende acties:

- samenwerkingsovereenkomst tekenen tussen de verschillende betrokken actoren om tot de realisatie van het actieplan te komen
- valorisatie van de open ruimte
- aanpassen RSPA aan de bevindingen van de studie
- uitwerken van visie en implementeren van (watergebonden) activiteiten langs het kanaal Dessel-Schoten, inclusief langetermijnvisie op de bruggen
- omleidingswegen:
 - opmaak planMER voor opwaardering N14 met omleidingswegen Malle, Rijkevorsel, opwaardering Houtelweg
 - opmaak verschillende tracéstudies voor de omleidingswegen Malle, Rijkevorsel, Houtelweg
- studie: naar een regionaal park voor de Turnhoutse Kempen
- economisch knooppunt Malle, plan MER uitbreiding bedrijventerrein
- PRUP omleidingsweg Baarle + plan MER
- planMER, LER en RUP twee clusterzones en energie-infrastructuur voor glastuinbouw macrozone Hoogstraten
- opmaak corridorstudie (Antwerpen-Turnhout)
- afstemming van het systeem van trajectcontrole binnen de verschillende politiezones in de Noorderkempen
- haalbaarheidsonderzoek ontsluiting IOK-site en Beerse Oost
- opmaak fietsplan Noorderkempen

4. Voorstel DMOB

Het actieplan is besproken met alle provinciale diensten en voorgesteld op het overleg van de departementshoofden.

DMOB stelt aan uw college voor om:

- het eindrapport en actieplan goed te keuren
- de provinciale actiepunten goed te keuren
- gedeputeerde Verhaert te mandateren om eventuele verfijningen aan het eindrapport te laten aanbrengen na de stuurgroepvergadering van 3 juli 2012

DMOB zal na de stuurgroep opnieuw aan uw college rapporteren over de verdere stappen.

5. Bijlage

- eindrapport mobiliteitsstudie Noorderkempen incl. actieplan

6.1.3 / Optimaliseren wegennet in het Turnhoutse tussen E34 en R13

Het streefbeeld van de R13 is toe aan een actualisatie. Dit zal gebeuren in de loop van het najaar 2012/voorjaar 2013. Het is aangewezen om in de tekst de uitvoering van het geactualiseerde streefbeeld op te nemen als actie.

De ontsluiting van Turnhout kent geen problemen ter hoogte van de E34, het probleem situeert zich meer ter hoogte van de N140 (zie hierna). Wij stellen ons dan ook de vraag of een parallelweg hier nodig is. In de acties wordt dit dan ook opgenomen alsof dit een beslist beleid is. Wij stellen voor om dit onderwerp op te nemen als een te onderzoeken actie.

6.1.5 / Uitbouw vrachtrouten netwerk Noorderkempen

Zie eveneens opmerkingen 6.1.2

De ontsluiting van Turnhout via de N140 is meer een probleem van de economische ontwikkelingen langs deze weg dan de aansluiting op de E34. Een parallelweg zal hier niets aan veranderen. Een herprofilering van deze weg is aangewezen om de doorstroming te verbeteren. In de tussentijd dient het vergunningenbeleid van de stad voorzichtiger te zijn.

6.3.2 / Fietsroutes

Om de locaties voor de fietsoversteken aan te duiden is het aangewezen om tot na de actualisatie van het streefbeeld studie R13 te wachten.

7.1 E19

Congestieprobleem E19. Zelfde redenering als hierboven aangehaald.

Zolang de aansluiting op de ring niet wordt aangepakt biedt een derde rijstrook/spitsstrook geen oplossing. Bijgevolg is verder onderzoek door AWV in dit kader momenteel niet voorzien.

8. Actieplan

1.0 De Vlaamse overheid en AWV in het bijzonder kan geen algemene samenwerkingsovereenkomst tekenen voor het actieplan van deze studie. Een samenwerkingsovereenkomst per actie kan echter wel.

5b.0 AWV is ten minste een partner


16.3 Herprofileren N153 tussen Wechelderzande en Malle: voor dit traject is geen module 13 bestaande.

23.1 Aanleg derde rijstrook E19: zie bovenstaande opmerkingen. Onder 7.1 wordt nog gesproken van 2 mogelijke oplossingen spitsstrook/derde rijstrook. Hier wordt enkel de derde rijstrook nog in overweging genomen.

Kaartenbundel

De R13 is een primaire weg van de N12 west tot de N119 (Ook tussen N12 oost en de N119). Dit wensen wij ook zo te behouden. Gelieve dit aan te passen op de kaarten.

Met vriendelijke groeten,



ir. Henk Keymeulen
afdelingshoofd

Arendonk, 4 juli 2012



2370 ARENDONK

Tel. (014) 40 90 60
Pr. 000-0009176-58
Fax (014) 67 88 58
Dexia 091-0000671-21

Provincie Antwerpen
Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit
Dienst Mobiliteit
Marc Vanhee en Sara Janssens
Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen

uw bericht van
11 juni 2012

uw kenmerk

ons kenmerk
DS 1.377

contactpersoon
Dirk Sterckx - tel 014/40.90.86
dirk.sterckx@arendonk.be

Gebiedsgerichte visie Noorderkempen

Geachte heer Vanhee
Geachte mevrouw Janssens

Provincie Antwerpen - Departement
Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit

06-07-2012

Dienst Mobiliteit

Als bijlage zenden wij u de beslissing van de gemeenteraad van Arendonk, in zitting van 25 juni 2012, houdende goedkeuring van het eindrapport met de actietabel voor de studie "Gebiedsgerichte visie Noorderkempen".

Met vriendelijke groeten.

Namens het gemeentebestuur

De secretaris

Kris WOUTERS*



De burgemeester

Ernest BUIJS

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

ZITTING VAN : 25.06.2012

Aanwezig : MM. Buijs E., burgemeester-voorzitter
Hendrickx W. Bouwen L. Lenders F., Vosters B. en Hermans A. schepenen.
Vaes A., Verstraelen F., Sneyers K., Seels J., Noben P., Van Beers S., Wijnen J., Hendrickx K., Maes B., Slegers J., Verstraete L., Hermans A., Geukens K., Vanhoudt D. en Mertens P. en Laurijssen L., raadsleden.
Wouters K., gemeentesecretaris.

Verontschuldigd : Lissens M., voorzitter OCMW.

Afwezig : Van Bergen J., raadslid.

De gemeenteraad van Arendonk vergadert in besloten zitting.

Stuurgroep gebiedsgerichte studie Noorderkempen – goedkeuring eindrapport en actietabel.

Overwegende dat de gemeenten in de Noorderkempen worden geconfronteerd met mobiliteitsproblemen die hun gemeentegrenzen overstijgen.

Overwegende dat er vandaag verschillende plannen en toekomstvisies bestaan. Zo komen er tegen 2020 zo'n 15 000 wooneenheden en 370 hectare bedrijventerrein bij in de Noorderkempen. Om deze uitdagingen aan te kunnen is bovenlokale samenwerking noodzakelijk.

Overwegende dat de provincie Antwerpen daarom een gebiedsgerichte visie ontwikkelt samen met 14 betrokken gemeentebesturen uit de Noorderkempen: Arendonk, Baarle-Hertog, Beerse, Brecht, Hoogstraten, Malle, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels, Rijkevorsel, Turnhout, Vosselaar, Zandhoven en Zoersel.

Overwegende dat de gebiedsgerichte visie start vanuit de huidige mobiliteitsproblematiek maar ook aandacht heeft voor ruimtelijke ordening, economie, open ruimte en milieu. De provincie zoekt daarbij naar oplossingen voor huidige en toekomstige uitdagingen die gepaard gaan met de verwachte socio-economische groei in de Noorderkempen.

Overwegende dat de doelstellingen worden onderverdeeld in ruimtelijke en verkeerskundige doelstellingen.

Ruimtelijke doelstellingen:

- bundelen van duurzame economische ontwikkelingen;
- versterken van openruimtegebieden als groene kamers;
- faciliteren van een goed functionerende land-en tuinbouw;
- streven naar een goed evenwicht tussen de watergebonden activiteiten langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en de natuurlijke landschappelijke en recreatieve functie van dit kanaal.

Verkeerskundige doelstellingen:

- optimaliseren van de categorisering van de verkeersstructuur;
- zoeken naar een optimale co-modaliteit voor de verkeersaantrekkende functies;
- verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen en de stedelijke centra;
- verhogen van de verkeersveiligheid door de aanpak van de gevaarlijke punten en het terugdringen van fietsongevallen.

Overwegende dat de verschillende stappen in het proces (oriëntatienota, conceptnota en eindrapport) in nauw overleg met de betrokken gemeenten werden doorgenomen met de mogelijkheid tot inspraak in projectwerkgroep- en stuurgroepvergaderingen.

Overwegende dat op 9 mei 2012 door het provinciebestuur een infovergadering werd georganiseerd voor alle gemeenteraadsleden en leden van volgende adviesraden: adviesgroep mobiliteit, gecoro en milieuraad.

Gelet op de bespreking en goedkeuring van het eindrapport met de actietabel door het schepencollege, in zitting van 7 juni 2012.

BESLUIT:

Artikel 1.

Het eindrapport met de actietabel voor de studie "Gebiedsgerichte visie Noorderkempen" wordt goedgekeurd.

Artikel 2.

Deze beslissing wordt overgemaakt aan het provinciebestuur, dienst mobiliteit.

Gedaan in voormelde zitting :

De gemeentesecretaris
get. K. Wouters

Voor eensluidend uittreksel :

De voorzitter
get. E. Buijs

De gemeentesecretaris

De voorzitter

K. WOUTERS



E. BUIJS

Provincie
ANTWERPEN

Arrondissement
TURNHOUT

Gemeente
BAARLE-HERTOG

**UITTREKSEL UIT HET REGISTER DER BERAADSLAGINGEN VAN DE
GEMEENTERAAD**

ZITTING VAN 28 JUNI 2012.

Aanwezig: L. Van Tilburg, burgemeester-voorzitter;
A. Haneveer, G. Proost en A. Brosens, schepenen;
F. De Bont, J. Mertens, E. Van der Vloet, L. Cobbaert, M. Bruurs, G. Braspenning en J.
Braspenning, raadsleden;
en J. Vervoort, gemeentesecretaris.

AGENDA : Provinciale mobiliteitsstudie 'gebiedsgerichte visie Noorderkempen'

DE GEMEENTERAAD:

Overwegende dat de gemeenten in de Noorderkempen worden geconfronteerd met mobiliteitsproblemen die hun gemeentegrenzen overstijgen;

Overwegende dat de Noorderkempen een b(l)oeiende regio is, die de komende jaren belangrijke socio-economische ontwikkelingen zal doormaken. Tegen 2020 zijn maar liefst 15.000 bijkomende wooneenheden en 370 ha extra bedrijventerreinen gepland. Die groei zal een aanzienlijke impact hebben op de regio.;

Overwegende dat om deze reden de provincie Antwerpen samen met 14 gemeentebesturen (Arendonk, Baarle-Hertog, Beerse, Brecht, Hoogstraten, Malle, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels, Rijkevorsel, Turnhout, Vosselaar, Zandhoven en Zoersel) een gebiedsgerichte visie heeft uitgewerkt voor de Noorderkempen, een toekomstvisie met evenwichtige oplossingen voor het gebied tussen E19 en E34.

Overwegende dat de gebiedsgerichte visie start vanuit de huidige mobiliteitsproblematiek maar ook aandacht heeft voor ruimtelijke ordening, economie, open ruimte en milieu waarbij de provincie zoekt naar oplossingen voor huidige en toekomstige uitdagingen die gepaard gaan met de verwachte socio-economische groei in de Noorderkempen;

Overwegende dat de doelstellingen worden onderverdeeld in ruimtelijke en verkeerskundige doelstellingen.

Verkeerskundige doelstellingen:

- optimaliseren van de categorisering van de verkeersstructuur;
- zoeken naar een optimale co-modaliteit voor de verkeersaantrekkende functies;
- verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen en de stedelijke centra;

- verhogen van de verkeersveiligheid door de aanpak van de gevaarlijke punten en het terugdringen van fietsongevallen.

Ruimtelijke doelstellingen:

- bundelen van duurzame economische ontwikkelingen;
- versterken van openruimtegebieden als groene kamers;
- faciliteren van een goed functionerende land-en tuinbouw;
- streven naar een goed evenwicht tussen de watergebonden activiteiten langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en de natuurlijke landschappelijke en recreatieve functie van dit kanaal.

Overwegende dat de verschillende stappen in het proces (oriëntatienota, conceptnota en eindrapport) in nauw overleg met de betrokken gemeenten werden doorgenomen met de mogelijkheid tot inspraak in projectwerkgroep- en stuurgroepvergaderingen;

BESLUIT met 8 stemmen voor en drie onthoudingen van de raadsleden J. Mertens, E. Van der Vloet en L. Cobbaert:

Enig artikel - De mobiliteitsstudie Noorderkempen opgesteld door de provincie Antwerpen en bestaande uit eindrapport, actietabel en kaartenbundel, goed te keuren.

Aldus gedaan te Baarle-Hertog, in zitting datum als boven.

Bij verordening:
De gemeentesecretaris,
Get. J. Vervoort

De voorzitter,
get. L. Van Tilburg

Voor gelijkvormig uittreksel:

Bij verordening:
De gemeentesecretaris,

De burgemeester dd,

J. Vervoort



A. Haneveer



UITTREKSEL

Gemeenteraad

• **datum zitting**

28/06/2012

Openbare zitting

• **aanwezig**

Staf Willemsens, Burgemeester-voorzitter

Kamiel Michielsens, Joos De Meyer, Isabelle Druyts, Bart Craane, Marc Smans, Schepenen

Sus Wouters, Voorzitter OCMW en schepenen, neemt deel aan de gemeenteraad met raadgevende stem

Gust Adriaensen, Freddy Smans, Jan Eyckens, Hans Woestenborghs, ~~Filip Daneels~~, Peter Helsen, Marc

Veulemans, Niels Van Laer, Annie De Houwer, Niko Mollen, Roel Dolhain, Jan Van Dijck, Peter Van Roey,

Ria De Haeck, Stefan Poortmans, Natalie Wygers, Freddy Torremans, Mertens Vicky, Greet Daems,

Raadsleden

Lydie Kenis, Secretaris

Mobiliteitsstudie - gebiedsgerichte visie Noorderkempen - goedkeuring eindrapport

De Gemeenteraad,

MOTIVERING

Voorgeschiedenis

De provincie startte in 2009 met de opmaak van een gebiedsgerichte mobiliteitsvisie voor de Noorderkempen.

Argumentatie

Overwegende dat de gemeenten in de Noorderkempen worden geconfronteerd met mobiliteitsproblemen die hun gemeentegrenzen overstijgen;

Overwegende dat er vandaag verschillende plannen en toekomstvisies bestaan. Zo komen er tegen 2020 zo'n 15.000 wooneenheden en 370 hectare bedrijventerrein bij in de Noorderkempen. Om deze uitdagingen aan te kunnen is bovenlokale samenwerking noodzakelijk;

Overwegende dat de provincie Antwerpen daarom een gebiedsgerichte visie ontwikkelt samen met 14 betrokken gemeentebesturen uit de Noorderkempen: Arendonk, Baarle-Hertog, Beerse, Brecht, Hoogstraten, Malle, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels, Rijkevorsel, Turnhout, Vosselaar, Zandhoven en Zoersel;

Overwegende dat de gebiedsgerichte visie start vanuit de huidige mobiliteitsproblematiek maar ook aandacht heeft voor ruimtelijke ordening, economie, open ruimte en milieu. De provincie zoekt daarbij naar oplossingen voor huidige en toekomstige uitdagingen die gepaard gaan met de verwachte socio-economische groei in de Noorderkempen;

Overwegende dat de doelstellingen worden onderverdeeld in ruimtelijke en verkeerskundige doelstellingen.

Ruimtelijke doelstellingen:

- bundelen van duurzame economische ontwikkelingen;
- versterken van openruimtegebieden als groene kamers;
- faciliteren van een goed functionerende land-en tuinbouw;
- streven naar een goed evenwicht tussen de watergebonden activiteiten langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en de natuurlijke landschappelijke en recreatieve functie van dit kanaal.

Verkeerskundige doelstellingen:

- optimaliseren van de categorisering van de verkeersstructuur;
- zoeken naar een optimale co-modaliteit voor de verkeersaantrekkende functies;
- verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen en de stedelijke centra;
- verhogen van de verkeersveiligheid door de aanpak van de gevaarlijke punten en het terugdringen van fietsongevallen.

Overwegende dat de verschillende stappen in het proces (oriëntatienota, conceptnota en eindrapport) in nauw overleg met de betrokken gemeenten werden doorgenomen met de mogelijkheid tot inspraak in projectwerkgroep- en stuurgroepvergaderingen;

Overwegende dat op 09 mei 2012 door het provinciebestuur bovendien een infovergadering werd georganiseerd voor alle gemeenteraadsleden;

Schepen M. Smans licht toe dat de provincie een 3-tal jaar geleden gestart is met de opmaak van een gebiedsgerichte mobiliteitsvisie voor de Noorderkempen waarbij 14 gemeenten zijn betrokken. Men heeft niet enkel aandacht geschonken aan de mobiliteitsproblemen maar ook aan de ruimtelijke ontwikkeling. Er is een visie ontwikkeld waar eventuele bedrijventerreinen kunnen ingeplant worden en waarbij rekening werd gehouden dat het vrachtverkeer zo snel mogelijk een verbinding heeft met de autostrades, en de woonkernen worden vermeden. Ook het vervoer over het water wordt gepromoot. Verder licht de schepen toe dat eerst een oriëntatienota werd opgemaakt en daar een conceptnota om zo te komen tot een eindrapport. Dit eindrapport is toegelicht geweest op 9 mei ll. waar de raadsleden de mogelijkheid hadden om vragen te stellen. De provincie heeft gevraagd om het eindrapport te laten goedkeuren op de gemeenteraden.

De burgemeester-voorzitter voegt hier aan toe dat de reden hiervan is, dat het rapport in de toekomst door zoveel mogelijk politieke partijen kan ondersteund worden, men wil dit borgen voor de komende legislatuur.

Raadslid F. Smans heeft toch enkele relevante bezwaren. De N153 tussen Oostmalle en Wechelderzande wordt een lokale weg waar het vrachtverkeer zal worden geweerd. De schepen heeft destijds gezegd dat Beerse daar niet mee akkoord kon gaan maar ondanks dit, stelt hij vast dat dit in het rapport toch heel duidelijk terug ter sprake komt. Dit betekent volgens het raadslid dat, als die weg wordt ingericht volgens het voorgestelde profiel, het vrachtverkeer een alternatieve weg gaat zoeken en mogelijk door het centrum van Vlimmeren zal rijden. Met trajectcontrole gaat men dat niet kunnen voorkomen. Hij stelt eveneens vast dat in het actieplan geen prioriteiten zijn bepaald, het heeft geen zin om een programma goed te keuren wanneer men niet weet wat eerst ingevuld gaat worden. Daarom vraagt het raadslid aan de goedkeuring een voorwaarde te koppelen, namelijk dat de gemeente alleen akkoord kan gaan dat de N153 Wechelderzande-Malle wordt omgevormd tot een lokale weg, als alle randvoorwaarden voor Vlimmeren centrum ingevuld zijn. Het heeft geen zin een programma goed te keuren waarop men achteraf geen vat meer heeft van wat eerst ingevuld gaat worden.

Een tweede belangrijke zaak is het actieplan, er staan heel wat actoren vermeld die actie moeten ondernemen maar hij moet vaststellen dat wat de acties voor Beerse betreft het de gemeente zelf is die actie moet ondernemen waar dit voor de andere gemeenten de provincie of het gewest is.

Volgens hem had het gewest hier ook zijn verantwoordelijkheid kunnen of moeten nemen en had dat ook in het rapport moeten komen. Als bovendien de nummering van het actieplan zou gevolgd worden, staat Beerse zeker niet vooraan op de lijst en als hij kijkt naar de financiële slaagkansen van bepaalde projecten dan zal het nog zeer lang kunnen duren eer deze kunnen uitgevoerd worden. Het raadslid vraagt dat bij de uitvoering van de acties er zeker voor wordt gezorgd dat een volgorde wordt gerespecteerd zodanig dat het verkeer niet afgeleid wordt naar het centrum van Vlimmeren. Hij vraagt ook dat zo vlug mogelijk een gedetailleerde planning wordt voorgelegd zodat kan nagegaan worden of deze realistisch is voor Beerse, anders moet men zelfs niet meer dromen van een nieuwe brug.

Schepen M. Smans wenst hier toch bij op te merken dat voor wat de gemeente Beerse betreft, het korte termijn projecten zijn, voor de andere gemeenten zijn dit meer middenlange en lange termijn projecten. En wat die trajectcontrole betreft, dat was aanvankelijk voor de weg Vlimmeren-Wechelderzande niet voorzien maar is nu wel mee opgenomen. Daar zijn trouwens heel duidelijke afspraken gemaakt met de gemeente Lille om op deze baan het vrachtverkeer te weren.

Raadslid F. Smans merkt op dat het studie bureau er telkens in slaagt om bepaalde projecten waar de gemeenten geen voorstander van zijn, toch mee op te nemen. Bovendien wordt het eindrapport nu ter goedkeuring voorgelegd maar feitelijk is er geen inspraak meer mogelijk. Volgens hem moet men dit dan ook niet meer voorleggen aan de gemeenteraad want het is toch te laat, de rol van de gemeenteraad wordt hier eigenlijk uitgehold.

De burgemeester-voorzitter benadrukt dat het wel degelijk de bedoeling is om trajectcontrole in te voeren op de N104 en deze weg enkel mag gebruikt worden voor het lokale vrachtverkeer. Volgens hem zal daarom de vrachtwagenfrequentie niet spectaculair stijgen.

Raadslid F. Smans merkt hierbij op dat de vrachtwagens wel ergens moeten kunnen rijden om hun bestemming te bereiken en er staan nog grote projecten geprogrammeerd zoals de omleiding rond Zoersel en een halve ring rond Rijkevorsel, als die werken eerst gaan uitgevoerd worden zullen gegarandeerd vrachtwagens de dorpskern Vlimmeren blijven passeren.

Raadslid G. Adriaensen zegt het document doorgenomen te hebben en hij vastgesteld heeft dat er toch enkele nieuwe dingen instaan die hier nog niet op de gemeenteraad besproken zijn geweest. Tevens wijst

hij erop dat de seniorenraad echt begaan is met mobiliteit in de gemeente. Hij pleit ervoor om dit document te bespreken met de vertegenwoordigers van de seniorenraad, inzonderheid de werkgroep mobiliteit.

Ook geeft hij aan dat het Regionaal Overslagcentrum ter sprake komt in dit eindrapport maar in tussentijd zijn er wel nieuwe ontwikkelingen op het terrein zelf. Het raadslid heeft namelijk vernomen dat Wienerberger bezig is met een aanvraag voor het aanleggen van een kaaimuur ter hoogte van het bedrijf met de bedoeling hun producten via het water te vervoeren. Hij vraagt of Wienerberger nog altijd participeert in het project ROC samen met Campine en Metallo Chimique.

De burgemeester-voorzitter deelt mee twee maanden geleden nog samen gezeten te hebben met de drie bedrijven en deze alle drie nog achter het project staan echter wel met die wijziging dat, waar het overslagcentrum oorspronkelijk ten zuiden van het kanaal op de gronden van Metallo zou ingeplant worden, dit nu aan de noordzijde van het kanaal zal komen op eigendom van Wienerberger.

Raadslid G. Adriaensen heeft ook gelezen dat het de bedoeling is om van de Oostmalseweg een fietsweg te maken en de inwoners van de Hoge Bergen en den Abt dus verplicht worden helemaal rond te rijden. Dit is voor hem een nieuw gegeven. Hij zegt dat de vorige legislatuur het voorstel heeft geopperd om een fietspad aan te leggen in de Oostmalseweg, maar nu komt men met het idee om het autoverkeer daar onmogelijk te maken zodanig dat de bewoners van de Hoge Bergen en den Abt dus geen directe verbinding meer hebben richting centrum. Hij vindt dit toch wat verregaand.

Schepen M. Smans licht toe dat als basis voor het fietsplan werd uitgegaan van het bestaande netwerk van hoofdroutes en het bovenlokaal fietsroutenetwerk. De bedoeling is een groene fietsroute te voorzien van Malle naar Vosselaar, via Beersedijk, Oostmalseweg en Oude Beersebaan. Het eerste gedeelte bevat nog redelijk wat zandwegen, als voorbeeld verwijst hij naar de Beersedijk, daar zullen tractorsluizen worden voorzien om het gewoon autoverkeer te ontmoedigen, tevens is het de bedoeling om op die stroken fietspaden aan te leggen om het fietsen aangenamer te maken.

Raadslid G. Adriaensen had altijd begrepen dat het de bedoeling was om op niveau van de stadsregio een soort van snelbaan voor fietsers te gaan creëren vertrekkende vanaf Vlimmeren om te eindigen in Oud-Turnhout, maar dat vindt hij hier nergens meer in terug. Maar door van de Oostmalseweg een fietsweg te maken worden twee buurten, de Hoge Bergen en den Abt, in feite afgesneden van het centrum en verplicht men de bewoners om een hele omweg te maken.

Volgens hem bestaat de mogelijkheid om alternatieven te voorzien zoals een fietspad ten zuiden van de N12 en aangepaste fietspaden langs het kanaal. Dit moet volgens hem terug bekeken en onderzocht worden.

Schepen I. Druyts zegt dat zij dezelfde opmerking hebben gemaakt toen zij dit voorstel voor de eerste keer zagen. De verklaring die hen werd gegeven was dat het de bedoeling is om ofwel één wegdek in te richten als fietspad, ofwel de weg te versmallen zodanig dat een fietspad kan aangelegd worden, maar niet dat de Oostmalseweg volledig als fietsweg zal ingericht worden, er zal nog altijd autoverkeer mogelijk zijn.

Raadslid G. Adriaensen merkt nog op dat het rapport anderzijds wel een oplossing biedt voor het weren van het zwaar verkeer uit de dorpskern en hij verwijst hierbij naar de visie en maatregelen voor de ontsluiting van het ROC via Nieuwe dreef/alternatieve parallelweg met de aanleg van een nieuwe brug, en de ontsluiting van het lokale bedrijventerrein via de geknikte weg.

Verder opteert het raadslid ervoor om dit rapport te beschouwen als een soort van werkdocument. Er worden heel wat acties aangekondigd waar nog heel wat studiewerk rond dient te gebeuren en waar vandaag nog geen uitspraak over kan gedaan worden. Onder meer, wat gaat de functie zijn van brug 4, brug 5 en brug 6. Hier staat dat brug 4 enkel nog een brug zal zijn voor fietsers en voetgangers. Dat moet toch eerst grondig onderzocht worden om te zien wat de reactie hiervan gaat zijn van de burger. Het is toch in het belang van de burger dat heel die mobiliteit wordt aangepakt. Het raadslid is dus vragende partij dat eerst nog informatie wordt ingewonnen en bijkomend studiewerk wordt verricht.

Schepen M. Smans zegt dat brug 5, maar ook brug 6 gezien heel wat mensen daar over het kanaal wonen en de school en de winkel vlot bereikbaar moeten blijven, voor auto's en fietsers zullen opengesteld blijven. Wat brug 4 betreft, indien er een eventuele ontsluiting mogelijk zou zijn richting Turnhout, dan zou kunnen bekeken worden of het gebruik van deze brug kan beperkt worden.

De burgemeester-voorzitter treedt het standpunt bij van raadslid G. Adriaensen dat dit eindrapport uiteindelijk een werkdocument is en er nog heel wat studiewerk moet gebeuren.

Raadslid G. Adriaensen merkt nog op dat dit document nooit besproken is geweest in een raadscommissie en het toch wenselijk is dat dergelijke documenten eerst bediscussieerd worden in allerlei commissies en forums vooraleer dat ze aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Maar het is een

werkdocument, de acties zijn nog niet concreet en visies moeten nog vastgelegd worden. Hij stelt voor om eerst al die bijkomende informatie af te wachten.

Wat de fietspaden betreft wil schepen M. Smans ook nog meegeven dat het de bedoeling is om een fiets-o-strade te voorzien langs het kanaal, dan zijn er de fietspaden die gelegens zijn langs de N12 en oppert men ook nog het idee voor een fietsverbinding Malle, Beerse, Turnhout, zodat er drie hoofdassen zijn met mogelijk aantakende fietspaden.

Raadslid G. Adriaensen zegt dat het zeer nuttig zou zijn als raadslid te kunnen vernemen wat het concrete actieplan op korte termijn zal zijn, het is nu het einde van de legislatuur maar er zijn toch al een aantal zaken die kunnen gebeuren, als voorbeeld verwijst hij naar de opmaak van een RUP voor het ROC dossier. Eventueel zou aan de dienst ruimtelijke ordening kunnen gevraagd worden een soort van prioriteitenschema op te stellen met daaraan gekoppeld een tijdslijn.

Raadslid H. Woestenborghs vraagt aan het huidige bestuur, indien zij volgende legislatuur nog deel zouden uitmaken van de meerderheid, wanneer het regionaal overslagcentrum en de nieuwe brug zullen gerealiseerd zijn, wat een realistische datum is.

De burgemeester-voorzitter antwoordt dat eerst het RUP moet opgesteld worden, dat neemt 1 tot 1,5 jaar in beslag. Hij heeft vorige week nog contact gehad met de directeur-generaal van NV De Scheepvaart en heeft hem deze documenten ook toegestuurd. De directeur-generaal heeft gezegd dat al het mogelijke zal gedaan worden om de brug zo snel mogelijk te realiseren. De opmaak van het RUP en de stedenbouwkundige aanvragen kunnen parallel lopen. Hij durft hier echter geen data meer opplakken.

Raadslid H. Woestenborghs geeft toe dat het bestuur zeer veel inspanningen heeft gedaan wat dit dossier betreft, maar dat de bottom line is dat hier vandaag weer een studie voorligt maar er nog steeds geen oplossing is, er ligt nog steeds geen brug en die zal er ook niet snel komen.

Schepen I. Druyts merkt op dat er één voordeel is dit dossier, namelijk dat er een goedgekeurd MER is, men kan hier informatie uitputten wat de opmaak van het RUP zou moeten kunnen bespoedigen.

De burgemeester-voorzitter voegt hier aan toe dat men op het Departement Ruimtelijke Ordening in Brussel gezegd heeft dat, indien dit eindrapport goedgekeurd wordt door de verschillende gemeenten, onze gemeente groen licht krijgt om met dit dossier verder te werken.

Raadslid G. Adriaensen wil nogmaals wijzen op het feit dat wat die brug en die ontsluiting betreft, de overheid zegt dat dit een lokaal probleem is en het gemeentebestuur van Beerse zelf moet instaan om hier een oplossing aan te geven.

Raadslid H. Woestenborghs merkt op dat in het rapport ook nog steeds staat 'Nieuwe dreef/parallelweg'. Hij vindt dit een zwakteken, volgens hem heeft het dossier meer kans op slagen als men duidelijke keuzes maakt. Hij stelt vast dat die discussie al zes jaar aansleept en vindt dit een gebrek aan visie en durf.

De burgemeester-voorzitter zegt dat dit zeker niet het geval is. Men kan degelijk een ruimtelijk uitvoeringsplan maken waarin die parallelweg ingetekend staat. Er zal wel een afweging dienen te gebeuren, indien de ontsluiting zou komen via een parallelweg zullen verschillende onteigeningen moeten gebeuren wat heel wat tijd en geld zal kosten, en als via de Nieuwe dreef zou worden ontsloten zal deze weg moeten opgewaarderd worden en zullen ook enkele huizen moeten onteigend worden. Die studie zal moeten gemaakt worden en er zal moeten onderzocht worden wat de kosten en de baten zijn.

Raadslid R. Dolhain merkt op dat het bestuur zes jaar geleden de Nieuwe dreef is gaan afschuimen toen daar allemaal zwarte vlaggen hingen. Men heeft toen beweerd dat er een parallelweg zou komen en nu spreekt men over het opwaarderen van de Nieuwe dreef wat wel betekent dat het verkeer dus langs daar zal passeren.

De burgemeester-voorzitter merkt op dat hij gezegd heeft dat een studie zal moeten gemaakt worden om een afweging te maken van wat de kosten en baten zijn van een nieuwe parallelweg en van het opwaarderen van de Nieuwe dreef.

Schepen I. Druyts merkt op dat die studie binnen het RUP zal gebeuren.

Raadslid H. Woestenborghs concludeert dat er zeer veel studies zijn gemaakt maar zonder veel resultaat.

Raadslid J. Van Dijck deelt mee naar de informatievergadering geweest te zijn waar dit rapport toegelicht is geweest en hij daar van mensen uit het bedrijfsleven vernomen heeft dat zij toch een beetje ontgoocheld waren over de hele gang van zaken. Zij vinden dat Beerse een beetje in de kou is blijven staan en achteraan komt. Voor hen is het heel belangrijk dat het vrachtverkeer snel en vlot kan verlopen en het dossier blijft maar aanslepen.

De burgemeester-voorzitter vraagt aan de gemeenteraad of dit eindrapport kan goedgekeurd worden, wetende dat dit een werkdocument is en er nog verdere studies dienen uitgevoerd..

Raadslid F. Smans geeft aan dat hij met het eindrapport akkoord kan gaan mits de opmerkingen die hij gemaakt heeft.

Raadslid H. Woestenborghs zegt, verwijzende naar dit rapport, dat het een goede strategie is om partners te zoeken maar maakt hierbij toch de bedenking dat men blijft steken in allerlei studies, bovendien zullen er nog meer studies volgen, hij denkt dat dit ook de perceptie bij de burger gaat zijn. De burgemeester-voorzitter merkt op dat zeker nog een RUP zal moeten opgemaakt worden.

Met:

- 18 stemmen voor:

S. Willemsens, K. Michielsens, J. De Meyer, I. Druyts, B. Craane, G. Adriaensen, F. Smans, J. Eyckens, H. Woestenborghs, P. Helsen, M. Veulemans, M. Smans, P. Van Roey, R. De Haeck, S. Poortmans, N. Wygers, V. Mertens en G. Daems

- 5 onthoudingen:

A. De Houwer, N. Mollen, R. Dolhain, J. Van Dijck en F. Torremans.

Besluit:

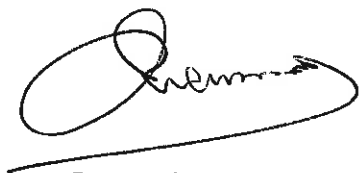
Enig artikel:

De definitieve versie van het eindrapport met de actietabel voor de studie "Gebiedsgerichte visie Noorderkempen" wordt goedgekeurd, mits volgende voorwaarden:

- de gemeente kan alleen akkoord gaan dat de N153 Wechelderzande-Malle wordt omgevormd tot een lokale weg als alle randvoorwaarden voor Vlimmeren centrum ingevuld zijn;
- bij de uitvoering van de verschillende acties er zeker voor wordt gezorgd dat een volgorde wordt gerespecteerd zodanig dat het verkeer niet afgeleid wordt naar het centrum van Vlimmeren;
- zo vlug mogelijk een gedetailleerde planning van de acties wordt voorgelegd;
- het gewest ook aangeduid wordt als actor om actie te ondernemen.

Aldus gedaan in zitting op datum als voren.

voor eensluidend uittreksel,



Secretaris
Lydie Kenis



Burgemeester-voorzitter
Staf Willemsens

Voor kennisgeving en gevolg toegezonden aan:

Dienst	Kennisname	Voor archief	Voor beheer
Grondgebiedzaken	X		
Mobiliteit	X		X

Externen	Kennisname
Provincie	X

Uittreksel uit de notulen van het college van burgemeester en schepenen
maandag 21 mei 2012

Aanwezig :

Aerts L. - Burgemeester
De Veuster D., Van Dyck A., Kenis K., Schrijvers P., Matheussen J. - Schepenen
Kerstens L. - Voorzitter OCMW
Rombouts T. - Waarnemend Secretaris

Verontschuldigd :

Van Puymbroeck W. - Schepen

16**Gebiedsgerichte visie Noorderkempen - aktename verslag
stuurgroepvergadering van 18 april 2012**

Akte wordt genomen van het verslag van de stuurgroepvergadering
« gebiedsgerichte visie Noorderkempen » van 18 april 2012.

Het college heeft volgende opmerkingen reeds doorgegeven :

- 1) Uitdoofbeleid op Vaartkant Links voor de KMO-zone en bestemmingswijziging alleen als de planlasten gedragen worden door de Provincie.
- 2) Het college vraagt dat het initiatief hierin door de Provincie genomen wordt.
- 3) Idem voor het ganse traject langs het kanaal.
- 4) Tonnagebepanking en trajectcontrole : wordt dit bekostigd door de provincie?
- 5) Tonnagebepanking in de Brugstraat als de Ring rond Brecht volledig af is.
- 6) Beslissing in extremis wordt in vraag gesteld. Graag meer overleg over dit project, gezien het kostenplaatje.

Een afschrift van deze beslissing wordt overgemaakt aan de Provincie, Kathy Van Aperen.

Namens het college van burgemeester en schepenen

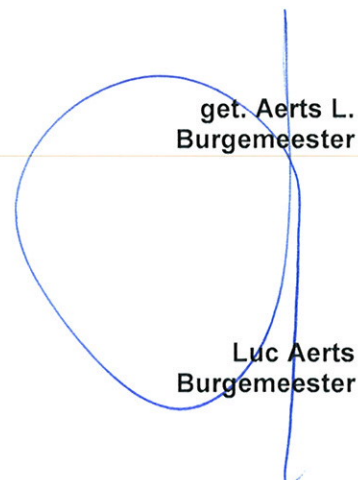
get. Rombouts T.
Waarnemend Secretaris

Voor eensluidend uittreksel



Jef Wouters
Secretaris

www.brecht.be



get. Aerts L.
Burgemeester

Luc Aerts
Burgemeester

Uittreksel uit de notulen van het college van burgemeester en schepenen
vrijdag 25 mei 2012

Aanwezig :

Aerts L. - Burgemeester
De Veuster D., Kenis K., Van Puymbroeck W., Schrijvers P., Matheussen J. - Schepenen
Kerstens L. - Voorzitter OCMW
Rombouts T. - Waarnemend Secretaris

Verontschuldigd :

Van Dyck A. - Schepen

**07 Gebiedsgerichte visie Noorderkempen - aktename definitieve versie
eindrapport en actietabel**

Het college neemt akte van de definitieve versie van het eindrapport
'gebiedsgerichte visie Noorderkempen van mei 2012.

Namens het college van burgemeester en schepenen

get. Rombouts T.
Waarnemend Secretaris

Voor eensluidend uittreksel



Jef Wouters
Secretaris

get. Aerts L.
Burgemeester



Luc Aerts
Burgemeester

UITTREKSEL Gemeenteraad

• datum zitting
25/06/2012

Openbare vergadering

• agendapunt nr.
6

• aanwezig

Marcel Verschueren, voorzitter gemeenteraad
Arnold Van Aperen, burgemeester
Tinne Rombouts, Ward Baets, Marc Haseldonckx, Annie Desmedt, schepenen
Karel Aerts, Frans Tackx, Mai Sterkens, Piet De Bie, Roger Van Aperen, Herman Snoeys, Jos
Matthé, Johan Vermeeren, May Van Bavel, Dirk Van der Linden, Fons Jacobs, Ria Vinckx, raadsleden
Eduard Palmans, gemeentesecretaris

• verontschuldigd

Jos Martens, schepen
Geert Marijnissen, Thérèse Coppens, Jan Huijbrechts, Lief Pans, Danny Adams, Björn Strybos, raadsleden

• afwezig

-1.811.122.0

Mobiliteitsstudie "Gebiedsgerichte visie Noorderkempen": goedkeuring eindrapport met actietabel

De raad,

Gelet op de artikels 42 en 43 van het gemeentedecreet van 15 juli 2005;

Gelet op het voorgelegd eindrapport van de hierboven vernoemde mobiliteitstudie;

Overwegende dat deze studie een product is, gemaakt op initiatief en door het provinciebestuur van Antwerpen, in samenwerking met de gemeenten Hoogstraten, Rijkevorsel, Brecht, Malle, Zoersel, Zandhoven, Malle, Merksplas, Beerse, Vosselaar, Baarle-Hertog, Turnhout, Ravels, Oud-Turnhout en Arendonk;

Overwegende dat de studie tot doel heeft om de algemene mobiliteit in de Noorderkempen aan te passen aan de huidige problemen en voor te bereiden op de wijzigingen die worden voorzien op het vlak van de ruimtelijke ordening, op het vlak van leefbaarheid, de veiligheid, het milieu en de natuur;

Overwegende dat het de bedoeling is om in de Noorderkempen een zo breed mogelijk draagvlak te creëren voor een aantal oplossingsvoorstellen; oplossingen die in de Noorderkempen niet zullen worden opgelost door elke gemeente op zich maar wel met gezamenlijke acties en initiatieven;

Overwegende dat de gemeenteraad wordt verzocht dit rapport met bijgevoegde actietabel goed te keuren;

Na bespreking in de raad van heden:

Raadslid Roger Van Aperen vraagt of na de devaluatie van de Loenhoutseweg (rondpunt - Lodewijk de Konincklaan) deze weg nog verbreed zal worden? En of Rijkevorsel de omleidingsweg even hard zal steunen?

Schepen Marc Haseldonckx zegt dat beide gemeenten hiervoor gaan maar dat er een oplossing moet komen voor het verkeer door Rijkevorsel. De 14 gemeenten gaan met één standpunt naar de hogere overheid.

Beslist Bij eenparigheid:

Artikel 1:

Goedkeuring te hechten aan de Mobiliteitsstudie "Gebiedsgerichte visie Noorderkempen", opgemaakt door het Provinciebestuur van Antwerpen in samenwerking met 15 gemeenten uit de Noorderkempen.

Artikel 2:

Goedkeuring te hechten aan het actieplan, in de studie te vinden vanaf pagina 83 tot en met pagina 104, waarin onder meer per project is aangegeven wie wanneer initiatieven neemt en wie partner is. De gemeenteraad dringt hierbij aan om, onder F/ Gedetailleerde acties voor deelgebied Rijkevorsel, Merksplas, Beerse en Hoogstraten, onder punt "5a, 5b, 5c Aanleg omleidingsweg Rijkevorsel" de timing voor het project te plannen op middellange termijn (MT).

Artikel 3:

Kennis te geven van dit besluit aan de dienst Mobiliteit van het Provinciebestuur van Antwerpen.

/g/ Eduard Palmans
gemeentesecretaris

Harry Vanderhens
wnd. secretaris

Eduard Palmans
gemeentesecretaris

Voor eensluidend uittreksel,
Hoogstraten, 25/07/2012



/g/ Marcel Verschueren
voorzitter gemeenteraad

Marcel Verschueren
voorzitter gemeenteraad

Uittreksel uit het register der beraadslagingen van de Gemeenteraad



Aanwezig:

Burgemeester-voorzitter: Paul Diels

Schepenen: Kris Breugelmans, Marc Herrygers, Ann Van Mechelen, Luc Vloemans, Jef Meeuws,

Raadsleden: Johan Bockx, Carine Buersens, Tim Diels, Geert Geens, Iris Heymans, Jef Neefs, André Pluym, Lea Pluym, Leo Smans, Jan Stevens, Ilse Van Dongen, Eric Van Echelpoel, Werner Van Noppen, Ria Van Thielen, Inne Vloemans, Luc Wagemans, Ferre Wouters,

OCMW-voorzitter met raadgevende stem: Wim Peeters

Secretaris: Gui Keunen

Afwezig:

Sandy Neel, Heidi Otten,

In Openbare zitting:	27-06-2012
Punt:	11
Betreft:	Goedkeuring eindrapport mobiliteitsstudie gebiedsgerichte visie Noorderkempen
NDC:	840.0

Context

De provincie heeft in samenwerking met 14 gemeenten uit de Noorderkempen, een gebiedsgerichte visie over mobiliteit uitgetekend. Die zal de leefbaarheid van de regio ook in de toekomst garanderen. In het verleden werden reeds verschillende studies en onderzoeken uitgevoerd en opgemaakt. Deze studies, die vaak hun oorsprong vinden in mobiliteitsplannen en ruimtelijke structuurplannen, zijn echter niet steeds op elkaar afgestemd. Het is de bedoeling in deze gebiedsgerichte visie te streven naar uniformiteit, en de verschillende studies en de resultaten op elkaar af te stemmen.

De gemeente Lille maakt geen deel uit van deze 14 gemeenten welke in 2009 een charter getekend hebben om deze studie op te starten. Echter, in de eindfase van deze studie is de gemeente kort betrokken geweest aangezien deze visie impact heeft op de N153 (Wechelderzande-Malle) en de N104 (Vlimmersebaan).

Het eindrapport van deze mobiliteitsvisie ligt ter goedkeuring voor.

Juridische verwijzingen

Gelet op het gemeentedecreet van 15 juli 2005, en latere wijzigingen;

Gelet op de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motiveringsplicht van bestuurshandelingen, en latere wijzigingen;

Gelet op het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur;

Gelet op het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009;

Gelet op het gemeentelijk mobiliteitsplan dat conform werd verklaard op 24/04/2001 door de Provinciale Auditcommissie (PAC).

Argumentatie

Overwegende dat de mobiliteitsstudie net zoals het mobiliteitsplan van Lille uitgaat van volgende doelstellingen:

- De uitbouw van een volwaardige aansluiting van de E34 met de E313 in Ranst;
- Doorgaand verkeer op de N153 ontmoedigen, en het aanleggen van degelijke fietsinfrastructuur langs dit traject (vb via module 13).
- Downgraden N104 (Vlimmersebaan) waarbij doorgaand vrachtverkeer moet geweerd worden.

Overwegende dat de doelstellingen en uitgangspunten van de "Mobiliteitsstudie: gebiedsgerichte visie Noorderkempen" dus conform zijn met de doelstellingen en uitgangspunten zoals opgenomen in het goedgekeurde mobiliteitsplan van Lille.

Besluit

De gemeenteraad beslist eenparig:


Enig artikel: Goedkeuring te hechten aan het eindrapport van mei 2012 van de "Mobiliteitsstudie: gebiedsgerichte visie mobiliteit in de Noorderkempen".

Lille, 2012-06-27.

Voor eensluidend uittreksel,



Gui Keunen
Secretaris



Paul Diels
Burgemeester-voorzitter

• **datum zitting**

25/06/2012

Openbare zitting

• **agendapunt nr.**

12

• **aanwezig**

voorzitter:

Harry Hendrickx

schepenen:

Thierry van der Straten Waillet, Jules Mintjens, Wim Jordens, Dries Van Dyck, Katleen Mintjens, Maria Laurysen

raadsleden:

Jan Boeckx, Leo Verboven, François De Beuckelaer, Paula Wens-Vochten, Alain De Laet, Stefaan Eilers, Elisabeth Joris, Walter Vermeylen, Pieter van Boxel, Ingrid Mariën-Vrints, Guy Dens, Bart Couttenye, Alex Van Loon, Wouter Verresen, Dominique Defossez

secretaris:

Herman Van de Heyning

• **verontschuldigd**

raadslid:

Lowie Van Doninck

• **afwezig**

1.811.0

Mobiliteit - Mobiliteitsstudie: gebiedsgerichte visie Noorderkempen - Eindrapport mei 2012 - Goedkeuring.

De raad,

Neemt deze beslissing in kader van het algemeen beleidsprogramma 2007 – 2012 onder punt 3.1.

Gelet op de gemeenteraadsbeslissing van 30 maart 1998 betreffende 'Mobiliteitsconvenant – Kennisneming van de oriëntatienota en van het goedkeuringsbesluit van de minister betreffende de oriëntatienota in het kader van de opmaak van het mobiliteitsplan".

Gelet op de gemeenteraadsbeslissing van 28 augustus 2000 betreffende "Verkeersbeleid – goedkeuring mobiliteitsplan".

Gelet op de collegebeslissing van 14 april 2008 betreffende "Advies PAC Provinciale Auditcommissie - Sneltoets mobiliteitsplan Malle – kennisname".

Gelet op de collegebeslissing van 7 mei 2012 betreffende "Mobiliteit - Mobiliteitsstudie: gebiedsgerichte visie Noorderkempen – verslag stuurgroep 18 april 2012 – kennisname".

Gelet op het eindrapport van 23 mei 2012 van de "Mobiliteitsstudie: gebiedsgerichte visie mobiliteit in de Noorderkempen".

Gelet op de collegebeslissing van 4 juni 2012 betreffende "Mobiliteit - Mobiliteitsstudie: gebiedsgerichte visie Noorderkempen - eindrapport mei 2012 - principiële goedkeuring".

Overwegende dat de mobiliteitsstudie net zoals het mobiliteitsplan van Malle uitgaat van volgende doelstellingen:

- aanleg van een volledige omleidingsweg rond Oostmalle van N14-Lierslei tot aan N14-Hoogstraatstebaan;
- een clustering van bedrijvigheid op het industrieterrein De Schaaf-Delften en een verbeterde ontsluiting richting autosnelwegen;
- de uitbouw van een volwaardige aansluiting van de E34 met de E313 in Ranst;
- doorgaand verkeer op de N153-Herentalsebaan/Heihuizen slechts beperkt mag worden toegestaan;
- de aanleg van een sneltramverbinding tussen Antwerpen en Malle, met mogelijke haltes in Westmalle, het industrieterrein De Schaaf-Delften en Oostmalle;
- de afschaffing van de ingangen Delften en Industrieweg aan de N179-Zoerselbaan.

Overwegende dat de doelstellingen en uitgangspunten van de "Mobiliteitsstudie: gebiedsgerichte visie Noorderkempen" dus conform zijn met de doelstellingen en uitgangspunten zoals opgenomen in het goedgekeurde mobiliteitsplan van Malle.

Op voorstel van het schepencollege.

Gelet op de toelichting verstrekt door schepen van der Straten Waillet waarbij deze bijkomend stelt dat in de beslissing dient opgenomen te worden dat de gemeenteraad van Malle prioritair aandringt op een snelle oplossing voor het verkeersprobleem in Antwerpen.

Gelet op de tussenkomst van raadslid van Boxel waarbij deze stelt verheugd te zijn dat de studie de visie van de Vlaams Belang-fractie volgt terwijl deze van de andere partijen 'en route' zijn gewijzigd en alsnog volgende opmerkingen wenst te formuleren:

- de verlenging van de ringweg rond Zoersel gaat slechts tot aan de N12 waardoor het verkeer alsnog zal moeten kiezen tussen de dorpskern van Oostmalle of de dorpskern van Westmalle wat geenszins de verkeersleefbaarheid in beide dorpskernen ten goede komt;
- ervoor pleit om de eerste twee doelstellingen zo snel als mogelijk te verwezenlijken;
- de trajectcontroles een goede zaak zijn;
- de sneltramverbinding een nobele doelstelling is, maar slechts in laatste fase dient verwezenlijkt te worden

waarop schepen van der Straten Waillet antwoordt dat de herwaardering van de N153 een enorm belangrijke schakel is en dat al de rest weinig zin heeft indien deze herwaardering er niet snel komt.

Gelet op de tussenkomst van raadslid Wens-Vochten waarbij deze vraagt of de aansluiting van de Nijverheidsstraat op de N12 alsnog openblijft voor het verkeer van en naar de industriezone wanneer de aansluitingen op de N133, Zoerselbaan, worden afgesloten waarop schepen van der Straten Waillet bevestigend antwoordt.

Gelet op de tussenkomst van raadslid Van Loon waarbij deze stelt dat:

- zijn fractie in het verleden tegen een volledige ringweg was, maar, gezien de evolutie van het verkeer en de resultaten van deze studie, zich hiermee kan verzoenen;
- er in deze studie enkele sterke punten aanwezig zijn zoals onder meer de sneltramverbinding, de snelbussen die blijven bestaan, de extra treinen tussen het station Noorderkempen en Antwerpen en de opwaardering van het fietsverbindingsverkeer zoals bijvoorbeeld via Beersendijk.

Gelet op de tussenkomst van raadslid Vermeylen waarbij deze vraagt wanneer de aansluitingen van de Industrieweg en Delften op de Zoerselbaan dan wel worden afgesloten waarop de voorzitter antwoordt dat dit slechts gebeurt zodra de ringweg is gerealiseerd en de hercategorisering van de N153 (Herentalsebaan) een feit is.

Beslist bij eenparigheid

Enig artikel – Goedkeuring te hechten aan het eindrapport van mei 2012 van de "Mobiliteitsstudie: gebiedsgerichte visie mobiliteit in de Noorderkempen".

Aldus gedaan te Malle, datum als voormeld

De secretaris
(get.) Herman Van de Heyning

Voor eensluidend uittreksel,

De voorzitter,
(get.) Harry Hendrickx



De secretaris
Herman Van de Heyning



De voorzitter
Harry Hendrickx

Voor kennisgeving en gevolg toegezonden aan:

Aantal	Bestemming	Verspreiding door secretariaat	Verspreiding door dienst
1	MOB	X	



gemeente MERKSPLAS

Markt 1

2330 Merksplas

www.merksplas.be

tel.: 014 63 94 00

fax : 014 63 94 01

Provincie Antwerpen
Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit
Dienst Mobiliteit
Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen

uw kenmerk

ons kenmerk

Merksplas

19 juni 2012

contactpersoon

dries.couckhuyt@merksplas.be

Secretaris

telefoon

014 63 94 10

uittreksel gemeenteraad Merksplas

geachte heren

Het college van burgemeester en schepenen van Merksplas maakt u een voor eensluidend verklaard uittreksel over van de gemeenteraad in zitting van 18 juni 2012 houdende:

Mobiliteitsstudie – Gebiedsgerichte visie Noorderkempen. Eindrapport. Goedkeuring.

Wij danken u om kennis te nemen van bijgaand gemeenteraadsbesluit en er eventueel het nodige gevolg aan te geven.

Hoogachtend

Dries Couckhuyt
secretaris



Frank Wilrycx
burgemeester

bijlage(n): 1

Provincie Antwerpen - Departement
Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit

25 -06- 2012

openingsuren administratie
elke werkdag van 8:30 tot 12 uur

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

Zitting van: 18 juni 2012

AANWEZIG: Frank WILRYCX, Burgemeester-Voorzitter - Frans DIELIS, Kris GOVERS, Karel LENAERTS en Monique QUIRYNEN, Schepenen - Jan JACOBS, Mies GIJSBRECHTS, Frank QUIRYNEN, Annie VERHEYEN, Jef VAN ACCOM, Karel BROSENS, Hans GEERTS, Jef SCHOOFS, Kris LUYCKX, Ria SEVEREYNS, Leen KERREMANS, Linda VANHERCK en Annelies VERHEYEN Raadsleden - Dries COUCKHUYT, Gemeentesecretaris.

VERONTSCHULDIGD: Werner VAN BAEKEL, Raadslid

Voorwerp:

Mobiliteitsstudie – Gebiedsgerichte visie Noorderkempen. Eindrapport. Goedkeuring.

De in openbare vergadering zetelende gemeenteraad;

Gelet op het gemeentedecreet;

Gelet op het schrijven de dato 3 april 2009 van de Provincie Antwerpen, Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit, Dienst Mobiliteit, Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen met de vraag om goedkeuring te hechten aan een engagementsverklaring in het kader van de provinciale mobiliteitsstudie “gebiedsgerichte mobiliteitsvisie in de Noorderkempen”;

Gelet op het besluit van de gemeenteraad van 20 april 2009 houdende de engagementsverklaring in het kader van de provinciale mobiliteitsstudie ‘gebiedsgerichte mobiliteitsvisie in de Noorderkempen’;

Gelet op het voorliggend eindrapport met bijhorende kaartenbundel in het kader van de provinciale mobiliteitsstudie “gebiedsgerichte mobiliteitsvisie in de Noorderkempen”;

Na beraadslaging;

Beslist met eenparigheid van stemmen:

art. 1- Voorliggend eindrapport met bijhorende kaartenbundel in het kader van de provinciale mobiliteitsstudie “gebiedsgerichte mobiliteitsvisie in de Noorderkempen” goed te keuren.

art. 2- Afschrift van dit besluit wordt overgemaakt aan de Provincie Antwerpen, Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit, Dienst Mobiliteit, Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen.

De Gemeentesecretaris,
(get.) COUCKHUYT Dries

De Burgemeester-Voorzitter,
(get.) WILRYCX Frank

Voor eensluidend afschrift,
Merksplas, 19 juni 2012

In opdracht:
De Gemeentesecretaris,

Dries COUCKHUYT



De Burgemeester,

Frank WILRYCX

PROVINCIE ANTWERPEN - GEMEENTE OUD-TURNHOUT

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN
VAN DE GEMEENTERAAD

Zitting van donderdag 28 juni 2012

Aanwezig: Leo Nys - burgemeester
Marleen Joris, Leo Van Miert, Paul Van Miert, Jan Sels - schepenen
Jef Kersemans, Herman Bax, Jan Van Gorp, Greet Oris, Jos Van Troy, Jé Van Laer-Peeters,
Mieke van Laarhoven, Ronald Leysen, Sus Sannen, Marleen Gabriëls, Nelly van de Sande-van
den Hout, Frank Van Gorp, Ellen Alen, Jef Willems, Kristel Moelans, Anja Wouters -
gemeenteraadsleden
Stef Vanherck - gemeentesecretaris

Verontschuldigd: Jos Vinckx - schepenen
Dirk Van Tilborg - gemeenteraadslid

Dagorde:

Gebiedsgerichte mobiliteitsstudie Noorderkempen: eindrapport

De gemeenteraad,

Overwegende dat de gemeenten in de Noorderkempen worden geconfronteerd met mobiliteitsproblemen die hun gemeentegrenzen overstijgen.

Overwegende dat er vandaag verschillende plannen en toekomstvisies bestaan. Zo komen er tegen 2020 zo'n 15.000 wooneenheden en 370 hectare bedrijventerrein bij in de Noorderkempen. Om deze uitdagingen aan te kunnen is bovenlokale samenwerking noodzakelijk;

Overwegende dat de provincie Antwerpen daarom een gebiedsgerichte visie ontwikkelt samen met 14 betrokken gemeentebesturen uit de Noorderkempen: Arendonk, Baarle-Hertog, Beerse, Brecht, Hoogstraten, Malle, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels, Rijkevorsel, Turnhout, Vosselaar, Zandhoven en Zoersel;

Overwegende dat de gebiedsgerichte visie start vanuit de huidige mobiliteitsproblematiek maar ook aandacht heeft voor ruimtelijke ordening, economie, open ruimte en milieu. De provincie zoekt daarbij naar oplossingen voor huidige en toekomstige uitdagingen die gepaard gaan met de verwachte socio-economische groei in de Noorderkempen;

Overwegende dat de doelstellingen worden onderverdeeld in ruimtelijke en verkeerskundige doelstellingen.

Ruimtelijke doelstellingen:

- bundelen van duurzame economische ontwikkelingen;
- versterken van openruimtegebieden als groene kamers;
- faciliteren van een goed functionerende land- en tuinbouw;
- streven naar een goed evenwicht tussen de watergebonden activiteiten langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en de natuurlijke landschappelijke en recreatieve functie van dit kanaal.

Verkeerskundige doelstellingen:

- optimaliseren van de categorisering van de verkeersstructuur;
- zoeken naar een optimale co-modaliteit voor de verkeersaantrekkende functies;
- verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen en de stedelijke centra;
- verhogen van de verkeersveiligheid door de aanpak van de gevaarlijke punten en het terugdringen van fietsongevallen.

Overwegende dat de verschillende stappen in het proces (oriëntatienota, conceptnota en eindrapport) in nauw overleg met de betrokken gemeenten werden doorgenomen met de mogelijkheid tot inspraak in projectwerkgroep- en stuurgroepvergaderingen;

Overwegende dat op 09 mei 2012 door het provinciebestuur bovendien een infovergadering werd georganiseerd voor alle gemeenteraadsleden;

Besluit:

De definitieve versie van het eindrapport met de actietabel voor de studie "Gebiedsgerichte visie Noorderkempen" wordt goedgekeurd.

Namens de gemeenteraad,

De gemeentesecretaris



Stef Vanherck



De burgemeester



Leo Nys

Arrondissement
Turnhout

GEMEENTE
RAVELS

Provincie
Antwerpen

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

Zitting van 4 juni 2012

Aanwezig: Filip Segers - voorzitter
Walter Luyten - burgemeester
Jozef Coppens, Carine Couwenberg, Catharina Jochems, Patrick
Van den Borne - schepenen
Koen Rombouts - schepenen-voorzitter OCMW
Joannes Van Gils, Louis Haagen, Leo Van Nooten, Peter Van Raak,
Luc Walschots, Karel Brosens, Pierre Bertels, Eric Van Gestel,
Eric Van Loon, Nancy Schillebeeckx, Mieke Heyns, Patrick Vloe-
mans, Els Schenkels, Godelieva Van Laer, Liesbet Poel -
raadsleden
Viviane Van Accom - secretaris

Afwezig: Jozef Van de Pol - schepen
Ronny Meerts - raadslid
Jozef Van Gils - gemeentesecretaris

Mobiliteitsstudie Noorderkempen: eindrapport

DE GEMEENTERAAD,

Gelet op het ontwerp van eindrapport i.v.m. de gebiedsgerichte mobiliteits-
visie in de Noorderkempen;

Gelet op het gunstig advies van 18 april 2012 van de stuurgroep mobiliteit
Noorderkempen;

Gelet op het voorstel van het college van burgemeester en schepenen;

BESLUIT

met eenparigheid van stemmen:

Goedkeuring wordt verleend aan het ontwerp van eindrapport i.v.m. de ge-
biedgerichte mobiliteitsvisie in de Noorderkempen, op voorwaarde dat een
gekoppelde verwezenlijking wordt uitgevoerd van de punten 5.3 en 5.4 (geen
verwezenlijking van punt 5.3 zonder verwezenlijking van punt 5.4) (pag. 19-
20).


Gedaan te Ravels in zitting op datum als boven
(g) Viviane Van Accom
secretaris

(g) Filip Segers
voorzitter

Voor eensluidend uittreksel
Ravels, 15 juni 2012 mj


Jozef Van Gils
gemeentesecretaris




Filip Segers
voorzitter

02 -07- 2012



GEMEENTEBESTUUR
RIJKEVORSEL

INGEKOMEN

AANGETEKEND
Provincie Antwerpen
Dienst Mobiliteit
t.a.v. Marc Vanhee
Koningin Elisabethlei 22
2018 - ANTWERPEN

uw bericht van uw kenmerk dossiernummer behandelend ambtenaar
Betreft : Mobiliteitsstudie – gebiedsgerichte visie Noorderkempem
Gabriels Nancy ☎ 03/340.00.23

Geachte heer,

Als bijlage zenden wij u een uittreksel uit de gemeenteraad van 25 juni 2012 houdende goedkeuring eindrapport, actietabel en kaartenbundel.

Met vriendelijke groeten,
De Gemeentesecretaris (wg)
B. Adams.

De Burgemeester (wg),
A. Van De Mierop.

Voor eensluidend afschrift :

De Gemeentesecretaris,

De Schepen,

B. Adams.



R. Kemland.

Provincie Antwerpen - Departement
Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit

U 3 -07- 2012

Dienst Mobiliteit

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD
d.d. 25 juni 2012

Aanwezig : August Van De Mierop, burgemeester - voorzitter;
Karel Roefs, Jos Boeckx, Jan Verlinden, Roger Kemland, Cuylaerts
Dorien - schepenen;
Leo Braspenninckx, Frans Hermans, Jan Vermeiren, Inez De Witte, Bob
Van den Eijnden, Willy Fransen, Paul Bevers, Karl Geens, Lizette
Keyzers, Leopold Dockx, Dirk Schelles, Emmy Van Erwegen, Lieven
Van Nyen, Louis Renders, raadsleden;
Bart Adams - gemeentesecretaris ;

Verontschuldigd : Annemie Hofkens, raadslid

De Gemeenteraad, O.Z.,

04. Mobiliteitsstudie - gebiedsgerichte visie Noorderkempen - eindrapport, actietabel en kaartenbundel

Overwegende dat de gemeenten in de Noorderkempen worden geconfronteerd met mobiliteitsproblemen die hun gemeentegrenzen overstijgen;

Overwegende dat er vandaag verschillende plannen en toekomstvisies bestaan; dat tegen 2020 zo'n 15.000 wooneenheden en 370 hectare bedrijventerrein bijkomen in de Noorderkempen; dat een bovenlokale samenwerking noodzakelijk is om deze uitdagingen aan te kunnen;

Overwegende dat de provincie Antwerpen daarom een gebiedsgerichte visie ontwikkelt samen met 14 betrokken gemeentebesturen uit de Noorderkempen: Arendonk, Baarle-Hertog, Beerse, Brecht, Hoogstraten, Malle, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels, Rijkevorsel, Turnhout, Vosselaar, Zandhoven en Zoersel;

Overwegende dat de gebiedsgerichte visie start vanuit de huidige mobiliteitsproblematiek maar ook aandacht heeft voor ruimtelijke ordening, economie, open ruimte en milieu; dat de provincie daarbij naar oplossingen zoekt voor huidige en toekomstige uitdagingen die gepaard gaan met de verwachte socio-economische groei in de Noorderkempen;

Overwegende dat de doelstellingen worden onderverdeeld in ruimtelijke en verkeerskundige doelstellingen:

Ruimtelijke doelstellingen:

- bundelen van duurzame economische ontwikkelingen;
- versterken van openruimtegebieden als groene kamers;
- faciliteren van een goed functionerende land-en tuinbouw;
- streven naar een goed evenwicht tussen de watergebonden activiteiten langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en de natuurlijke landschappelijke en recreatieve functie van dit kanaal.

Verkeerskundige doelstellingen:

- optimaliseren van de categorisering van de verkeersstructuur;
- zoeken naar een optimale co-modaliteit voor de verkeersaantrekkende functies;
- verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen en de stedelijke centra;
- verhogen van de verkeersveiligheid door de aanpak van de gevaarlijke punten en het terugdringen van fietsongevallen;

Overwegende dat de verschillende stappen in het proces (oriëntatienota, conceptnota en eindrapport) in nauw overleg met de betrokken gemeenten werden doorgenomen met de mogelijkheid tot inspraak in projectwerkgroep- en stuurgroepvergaderingen;

Overwegende dat op 09 mei 2012 door het provinciebestuur bovendien een infovergadering werd georganiseerd voor alle gemeenteraadsleden;

Gelet op het besluit van het college van burgemeester en schepenen van 31 mei 2012 waarbij goedkeuring werd verleend aan het eindrapport, actietabel en kaartenbundel van de mobiliteitsstudie – gebiedsgerichte visie Noorderkempen, op voorwaarde dat in de actiepuntnummers 5a, 5b, 5c de timing op lange termijn (LT) wordt geschrapt;

Gelet op de bespreking;

Gelet op het amendement, ingediend door schepen Kemland, dat ertoe strekt om in het voorgelegde voorstel van beslissing een tweede voorwaarde toe te voegen, te weten dat "Brug 7 niet wordt omgevormd tot een fietsbrug. Brug 7 dient behouden te blijven zodat autoverkeer mogelijk blijft."

Besluit met eenparigheid van stemmen:

De definitieve versie van het eindrapport met de actietabel en kaartenbundel voor de studie "Gebiedsgerichte visie Noorderkempem" wordt goedgekeurd, op voorwaarde dat :

- in de actietabel F de puntnummers 5a, 5b, 5c de timing op lange termijn (LT) wordt geschrapt ;
- Brug 7 niet wordt omgevormd tot een fietsbrug. Brug 7 dient behouden te blijven zodat autoverkeer mogelijk blijft.

Aldus gedaan te Rijkevorsel, in zitting datum als boven.

op bevel :

De Gemeentesecretaris,
(w.g.)
Adams B.

De Gemeentesecretaris,

Adams B.

Voor eensluidend uittreksel :



De Burgemeester,
(w.g.)
Van De Mierop A.

De Schepen,

Kemland R.



UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

Zitting van 25 juni 2012

Aanwezig: Slijnen Francis - burgemeester-voorzitter

Vos Eric, Hermans Luc, Gevers Dimitri, Segers Peter, Maes Suzy, Van de Poel Katrien, Wittebolle Astrid - schepenen
Gladiné Pierre, De Busser Karel, De Heldt Leo, Meeus Paul, Debondt Luc, Driesen Godelieve, Houet Eva, Van de Heyning Myriam, De Wachter Eddy, Bax Bas, Der Kinderen Annemie, Otten Toon, Maes Jan, Warpy Sonja, Diels Vincent, Anaf Hannes, Decoster Renaat, Reniers Peter, Van Tornout An, Calis Clara, Bockx Greet, Daniëls Tom, De Wilde Tine, Van Lommel Reccino - raadsleden

Buijs Filip - secretaris

Verontschuldigd: Langman Deborah - raadslid

Goedkeuring te hechten aan het eindrapport gebiedsgerichte studie Noorderkempen

Samenvatting

Aan de gemeenteraad wordt het eindrapport van de mobiliteitsstudie Noorderkempen ter goedkeuring voorgelegd. Stad Turnhout staat achter de visie van de 'Gebiedsgerichte studie Noorderkempen'. Er worden nog wel enkele aandachtspunten meegegeven aan de provincie die belangrijk zijn voor de stad.

Motivering

Voorgeschiedenis

Collegebesluit 23.04.2009, Mobiliteitsstudie: gebiedsgerichte visie Noorderkempen - goedkeuring engagementsverklaring

Collegebesluit 5.05.2011, kennisname managementsamenvatting - maart 2011, Mobiliteitsstudie gebiedsgerichte visie Noorderkempen.

Collegebesluit 28.07.2011, toelichting op het college Mobiliteitsstudie gebiedsgerichte visie Noorderkempen.

Collegebesluit 8.12.2011, toelichting Mobiliteitsstudie gebiedsgerichte visie Noorderkempen.

Collegebesluit 19.12.2011, toelichting Mobiliteitsstudie gebiedsgerichte visie Noorderkempen.

Collegebesluit 3.05.2012, gebiedsgerichte studie Noorderkempen, opmerkingen bij het ontwerp eindrapport.

Collegebesluit 24.05.2012, kennisname verslag stuurgroep gebiedsgerichte studie Noorderkempen 18.04.2012.

Collegebesluit 7.06.2012, principiële goedkeuring eindrapport gebiedsgerichte studie Noorderkempen.

Feiten en context

De opmerkingen van de stad bij het ontwerp eindrapport zijn aangepast.

Het kaartmateriaal is uitgebreid en verduidelijkt.

Argumentatie

Het eindrapport voldoet aan de opmerkingen die gemaakt zijn tijdens de stuurgroep d.d. 18.04.2012 en aan de opmerkingen zoals besproken in de collegiezitting van 3.05.2012.

De essentie van de kaartenbundel en het eindrapport is correct weergegeven. Er is duidelijk rekening gehouden met de opmerkingen van de stad Turnhout. Het college verzoekt bijgevolg de gemeenteraad om het eindrapport goed te keuren. Het college verzoekt wel de gemeenteraad volgende aandachtspunten, die belangrijk zijn voor de stad, mee te geven aan de provincie. Dit alles vanuit de context dat de stad thans niet over een goedgekeurd mobiliteitsplan beschikt en een aantal mobiliteitskeuzes nog verder onderzocht dienen te worden:

- De studie geeft een visie weer over de spoorontsluiting van Turnhout. Aangezien het een visie is ligt de locatie ook nog niet vast. Studiewerk van de NMBS-groep zal moeten uitwijzen of en op welke manier een bijkomende treinhalt haalbaar is en wat de beste locatie is voor de halte en het station, zowel bij scenario met 1 of 2 stations/haltes. Ook de definitieve keuze voor het regionaal knooppunt van de Lijn hangt hier mee samen
- Er wordt geen uitspraak gedaan over hoe bedrijventerrein Beerse Oost ontsloten moet worden. Men stelt dat dit verder bestudeerd moet worden. Voor Turnhout is de visie duidelijk dat een rechtstreeks aantakking langs het kanaal op de R13 niet kan om landschappelijke, ecologische, recreatieve en verkeerstechnische

redenen. Een onrechtstreekse aantakking via Merksplas en de N124 op de R13 is niet wenselijk om verkeerstechnische redenen. Bijkomend onderzoek na realisatie van het stedelijk plateau is hiervoor nodig in het kader van de toekomstige profilering en gebruik van de R13.

- De stad heeft bedenkingen bij de opmaak van een masterplan Turnhout Zuid/Veedijk. Allereerst zal de NMBS-groep moeten bepalen of en hoe Turnhout Zuid realiseerbaar is en wat de meest geschikte locatie is. Bijkomend zal een verkeerskundige studie noodzakelijk zijn voor de ontsluiting van Turnhout Zuid / Veedijk op de N19, N140 en de E34 met de te voorziene ventwegen. De Vlaamse overheid lijkt hiervoor een meer geschikte initiatiefnemer of eventueel de provincie.

Besluit

De gemeenteraad keurt het eindrapport gebiedsgerichte studie Noorderkempen goed.

De gemeenteraad geeft een aantal aandachtspunten mee aan de provincie die belangrijk zijn voor de stad, zonder afbreuk te doen aan de visie van de studie. Dit alles vanuit de context dat de stad thans niet over een goedgekeurd mobiliteitsplan beschikt en een aantal mobiliteitskeuzes nog verder onderzocht dienen te worden:

- De studie geeft een visie weer over de spoorontsluiting van Turnhout. Aangezien het een visie is, ligt de locatie ook nog niet vast. Studiewerk van de NMBS-groep zal moeten uitwijzen of en op welke manier een bijkomende treinhalte haalbaar is en wat de beste locatie is voor de halte en het station, zowel bij scenario met 1 of 2 stations/haltes. Ook de definitieve keuze voor het regionaal knooppunt van de Lijn hangt hier mee samen.
- Er wordt geen uitspraak gedaan over hoe bedrijventerrein Beerse Oost ontsloten moet worden en dat dit verder bestudeerd moet worden. Voor Turnhout is de visie duidelijk dat een rechtstreeks aantakking langs het kanaal op de R13 niet kan om landschappelijke, ecologische, recreatieve en verkeerstechnische redenen. Een onrechtstreekse aantakking via Merksplas en de N124 op de R13 is niet wenselijk om verkeerstechnische redenen. Bijkomend onderzoek na realisatie van het stedelijk plateau is hiervoor nodig in het kader van de toekomstige profilering en gebruik van de R13.
- De stad heeft bedenkingen bij de opmaak van een masterplan Turnhout Zuid/Veedijk. Allereerst zal de NMBS-groep moeten bepalen of en hoe Turnhout Zuid realiseerbaar is en wat de meest geschikte locatie is. Bijkomend zal een verkeerskundige studie noodzakelijk zijn voor de ontsluiting van Turnhout Zuid / Veedijk op de N19, N140 en de E34 en de te voorziene ventwegen. De Vlaamse overheid lijkt hiervoor een meer geschikte initiatiefnemer of eventueel de provincie.

Financiële gevolgen

Aan dit besluit zijn geen financiële gevolgen verbonden.

Deze beslissing werd genomen met eenparigheid van stemmen.

Opvolging

Origineel Mathias De Beucker (WGM)
Provinciebestuur

Aldus gedaan en gedelibereerd in de zitting van de gemeenteraad van de stad Turnhout op datum als boven.

g. Buijs Filip
secretaris

g. Stijnen Francis
burgemeester-voorzitter

voor eensluidend uittreksel
Turnhout, 29-6-2012
Voor de burgemeester :
De gedelegeerde beambte,
(machtiging 27/10/2011 art. 126-4° n.g.w.)



Jef Konings
directeur Stedelijke Ontwikkeling

Gemeente 2350 VOSSelaar

UITTREKSEL UIT HET NOTULENBOEK VAN DE GEMEENTERAAD

Zitting van 7 juni 2012

Aanwezig:

Heykants-Jansens Josee - burgemeester/voorzitter
Van Goubergen Inge, Soontjens Marc, Woestenborghs Marc - schepenen
Hens Tom, Guns Kristel, Van Loon Roger, Dielis Patrick, Schellekens Sylvester, De Houwer Eddy,
Poels Ludo, Mostmans Johan, Driesen Mil, Wouters Els, Michiels Jef, Maes Myriam, Hens Walter -
raadsleden
Schoenmakers Chris - voorzitter ocmw (niet stemgerechtigd)
Joppen Bert - gemeentesecretaris

De raad,

Studie Noorderkempen

- Overwegende dat de gemeenten in de Noorderkempen worden geconfronteerd met mobiliteitsproblemen die hun gemeentegrenzen overstijgen.
- Overwegende dat er vandaag verschillende plannen en toekomstvisies bestaan. Zo komen er tegen 2020 zo'n 15.000 wooneenheden en 370 hectare bedrijventerrein bij in de Noorderkempen. Om deze uitdagingen aan te kunnen is bovenlokale samenwerking noodzakelijk;
- Overwegende dat de provincie Antwerpen daarom een gebiedsgerichte visie ontwikkelt samen met 14 betrokken gemeentebesturen uit de Noorderkempen: Arendonk, Baarle-Hertog, Beerse, Brecht, Hoogstraten, Malle, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels, Rijkevorsel, Turnhout, Vosselaar, Zandhoven en Zoersel;
- Overwegende dat de gebiedsgerichte visie start vanuit de huidige mobiliteitsproblematiek maar ook aandacht heeft voor ruimtelijke ordening, economie, open ruimte en milieu. De provincie zoekt daarbij naar oplossingen voor huidige en toekomstige uitdagingen die gepaard gaan met de verwachte socio-economische groei in de Noorderkempen;
- Overwegende dat de doelstellingen worden onderverdeeld in ruimtelijke en verkeerskundige doelstellingen.

Ruimtelijke doelstellingen:

- bundelen van duurzame economische ontwikkelingen;
- versterken van openruimtegebieden als groene kamers;
- faciliteren van een goed functionerende land-en tuinbouw;
- streven naar een goed evenwicht tussen de watergebonden activiteiten langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en de natuurlijke landschappelijke en recreatieve functie van dit kanaal.

Verkeerskundige doelstellingen:

- optimaliseren van de categorisering van de verkeersstructuur;
- zoeken naar een optimale co-modaliteit voor de verkeersaantrekkende functies;
- verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen en de stedelijke centra;
- verhogen van de verkeersveiligheid door de aanpak van de gevaarlijke punten en het terugdringen van fietsongevallen.
- Overwegende dat de verschillende stappen in het proces (oriëntatienota, conceptnota en eindrapport) in nauw overleg met de betrokken gemeenten werden doorgenomen met de mogelijkheid tot inspraak in projectwerkgroep- en stuurgroepvergaderingen;
- Overwegende dat op 09 mei 2012 door het provinciebestuur bovendien een infovergadering werd georganiseerd voor alle gemeenteraadsleden;
- Met algemeenheid van stemmen;

Besluit:

Artikel 1.

De definitieve versie van het eindrapport met de actietabel voor de studie "Gebiedsgerichte visie Noorderkempen" wordt goedgekeurd.

Artikel 2.

Het gemeentebestuur van Vosselaar wenst volgende opmerkingen te maken:

- 1) De aanleg van een (snel)tramlijn tussen Wijnegem en Oostralle mag geen hypotheek leggen op de huidige sneldiensten vanuit de Kempen richting Antwerpen. Een bijkomende overstap in Malle is onaanvaardbaar.
- 2) Het voorstel om aan brug 4 te Beerse (blz. 67 van het eindrapport) de bestaande brug te vervangen door een fietsbrug is onaanvaardbaar. Dit is de brug die toegang geeft tot het intergemeentelijk containerpark (Beerse-Merksplas-Vosselaar).
- 3) Het principe van de ventwegen parallel met de E34 ter ontsluiting van de industriezones wordt ondersteund. Er is echter geen aanleiding tot het realiseren van ventwegen ten westen van de N140 op grondgebied van Vosselaar.

Gedaan te Vosselaar in zitting datum als boven.

In opdracht:
De gemeentesecretaris,



Bert Joppen

Namens de raad,
Vosselaar,

De burgemeester,



Josee Heykants-Jansens

Provincie Antwerpen - Departement
Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit

05 -07- 2012

Dienst Mobiliteit

Aan Provinciebestuur van Antwerpen
Provinciale mobiliteitsambtenaar
t.a.v. dhr. Marc Vanhee
Koningin Elisabethlei 22-24
2018 Antwerpen

Contactpers.
Mieke Verbraeken
ow@zandhoven.be

contact tel.
03 410 16 31

ons kenmerk
TD/2012/1337

uw kenmerk
-

Zandhoven
02 juli 2012

**Mobiliteitsstudie – gebiedsgericht visie Noorderkempen –
Goedkeuring eindrapport**

Geachte

In navolging op uw schrijven (mail) van 22 mei 2012 betreffende de in rand vermelde studie,
laten wij u de volgende stukken geworden :

- Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad de dato 21 juni 2012, betreffende
(gedeeltelijke) goedkeuring van het eindrapport.

Met de meeste hoogachting

In opdracht
de gemeentesecretaris

J. Bos



de burgemeester

L. Van Hove

Provincie	<u>Uittreksel uit de Notulen van de Gemeenteraad.</u>

Antwerpen	<u>Zitting van 21 juni 2012</u>

Arrondissement	<u>Aanwezig:</u> Dhr. Louis Lenaerts, voorzitter
-----	Dhr. Luc Van Hove, Burgemeester
Antwerpen	Dhr. Rudy Willems, Nancy Boeckx, Steven Van Staeyen, Maria Peeters, schepenen

Gemeente	Dhr. Jozef Oorts, Jan Verbist, Herman Van den Bergh, Mieke Maes, Alice De Graaf, Paula Henderickx, Paula Havelaerts, Joris Geens, Kristien De Schutter, Guy Huybrechts, Sofie Van Tendeloo, Leo Rens, Marie-Jeanne De Moor, Paul Stulens, Johan Vanslambrouck, Jeanne-Marie Van Hecke, gemeenteraadsleden
ZANDHOVEN	Dhr. Annick Smeets, gemeentesecretaris wn.

**MOBILITEIT: MOBILITEITSSTUDIE NOORDERKEMPEN:
GOEDKEURING EINDRAPPORT**

De Gemeenteraad,

Overwegende dat de gemeenten in de Noorderkempen worden geconfronteerd met mobiliteitsproblemen die hun gemeentegrenzen overstijgen;

Overwegende dat er vandaag verschillende plannen en toekomstvisies bestaan:
- dat er tegen 2020 vermoedelijk 15.000 wooneenheden en 370 hectare bedrijventerrein bij komen in de Noorderkempen: - dat om deze uitdagingen aan te kunnen een bovenlokale samenwerking noodzakelijk is;

Overwegende dat de provincie Antwerpen daarom een gebiedsgerichte visie ontwikkelt samen met 14 betrokken gemeentebesturen uit de Noorderkempen: Arendonk, Baarle-Hertog, Beerse, Brecht, Hoogstraten, Malle, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels, Rijkevorsel, Turnhout, Vosselaar, Zandhoven en Zoersel;

Overwegende dat de gebiedsgerichte visie start vanuit de huidige mobiliteitsproblematiek maar ook aandacht heeft voor ruimtelijke ordening, economie, open ruimte en milieu: - dat de provincie daarbij zoekt naar oplossingen voor huidige en toekomstige uitdagingen die gepaard gaan met de verwachte socio-economische groei in de Noorderkempen;

Overwegende dat de doelstellingen worden onderverdeeld in ruimtelijke en verkeerskundige doelstellingen zoals hieronder omschreven:

Ruimtelijke doelstellingen:

- bundelen van duurzame economische ontwikkelingen;
- versterken van openruimte gebieden als groene kamers;
- faciliteren van een goed functionerende land- en tuinbouw;
- streven naar een goed evenwicht tussen de watergebonden activiteiten langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en de natuurlijke landschappelijke en recreatieve functie van dit kanaal.

Verkeerskundige doelstellingen:

- optimaliseren van de categorisering van de verkeersstructuur;
- zoeken naar een optimale co-modaliteit voor de verkeersaantrekkende functies;
- verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen en de stedelijke centra;
- verhogen van de verkeersveiligheid door de aanpak van de gevaarlijke punten en het terugdringen van fietsongevallen.

Overwegende dat de verschillende stappen in het proces (oriëntatienota, conceptnota en eindrapport) in nauw overleg met de betrokken gemeenten werden doorgenomen met de mogelijkheid tot inspraak in projectwerkgroep- en stuurgroepvergaderingen;

Gelet op het schrijven gericht aan het Provinciebestuur dd. 26 april 2012 waarbij het gemeentebestuur verklaart niet akkoord te gaan met de voorgestelde tractorsluis ter hoogte van de Kruisdreef-Reebergenlaan te Pulderbos om reden dat daar dagelijks tal van voertuigen passeren voor het woon- en werkverkeer van en naar het rusthuis Pniel en het revalidatiecentrum Reva.

Gelet op het schrijven van het Provinciebestuur dd. 30 mei 2012 waarbij gevraagd wordt om voorliggend eindrapport ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeenteraad;

BESLUIT: met 14 stemmen voor, 6 stemmen tegen en 2 onthouding

Ja-stemmen	Van Hove L., Boeckx N., Van Staeyen St., Verbist J., Havelaerts P., Maes M., Henderickx P., Van Hecke M., De Schutter K., Geens J., Oorts J., Peeters M., Willems R. en Lenaerts L.
Tegen-stemmen	De Graaf A., Huybrechts G., Vanslambrouck J., Stulens P., De Moor M.J. en Van den Bergh H.
Onthouding	Rens L. en Van Tendeloo S.

Artikel 1.

De definitieve versie van het eindrapport met de actietabel voor de studie “Gebiedsgerichte visie Noorderkempem” wordt goedgekeurd met uitzondering van punt 6.3.3 ‘Maatregelen fietsoversteken fietsroutes E34’ waarbij het gemeentebestuur verklaart niet akkoord te gaan met de voorgestelde tractorsluis ter hoogte van de Kruisdreef-Reebergenlaan te Pulderbos om reden dat daar dagelijks tal van voertuigen passeren voor het woon- en werkverkeer van en naar het rusthuis Pniel en het revalidatiecentrum Reva.

Artikel 2.

Afschrift van deze beslissing zal aan de bevoegde instanties worden overgemaakt.

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

ZITTING VAN DE GEMEENTERAAD OP DINSDAG 19 JUNI 2012.

Aanwezig:

burgemeester-voorzitter: Katrien Schryvers

schepenen: Bart Sebreghs, Bob Peeters, Luc Kennis, Liesbeth Verstreken, Marc Somers, Wim Govers, Paul Van Wesenbeeck

gemeenteraadsleden: Max Frans, Guido Pacqué, Walter Van Hofstraeten, Peter Oorts, Katleen Verbergt, Karin Govers-Geysen, Fanny Schenkels, Mai Wouters, Jos Van Dongen, Jos Vekemans, Gavin Mertes, Luc Peeters, Hugo Bulckens, Guido Van Hoeydonck, Marina Dogaer, Liesje Goossens

gemeentesecretaris : Ivo Van den Bulck

Punt A. 14: Goedkeuring van het eindrapport en van de actietabel - Gebiedsgerichte mobiliteitsvisie Noorderkempen.

SAMENVATTING:

De verschillende stappen in het proces van de studie 'Gebiedsgerichte visie Noorderkempen' (oriëntatienota, conceptnota en eindrapport) werden in nauw overleg met de betrokken gemeenten doorgenomen met de mogelijkheid tot inspraak in projectwerkgroep- en stuurgroepvergaderingen. Eindrapport en actietabel zijn gefinaliseerd, en liggen nu voor ter goedkeuring.

MOTIVERING:

Voorgeschiedenis:

- 27 april 2009: ondertekenen engagementsverklaring in het teken van de provinciale mobiliteitsstudie door de gemeente Zoersel
- 4 april 2011: kennisname managementsverklaring
- 9 mei 2012: door het provinciebestuur werd een infovergadering georganiseerd voor leden uit gemeenteraad, MINA-raad, GECORO en college
- 4 juni 2012: goedkeuring schepencollege van eindrapport en actietabel

Argumentatie:

De komende jaren wordt er in de verschillende gemeenten en steden van de Noorderkempen een socio-economische groei verwacht. Zo komen er tegen 2020 zo'n 15.000 wooneenheden en 370 hectare bedrijventerrein bij in de Noorderkempen. Daarnaast zijn er ook heel wat ingrepen gepland die in de regio een aanzienlijke impact op de mobiliteit en de leefbaarheid kunnen én zullen hebben. Om deze uitdagingen aan te kunnen is bovenlokale samenwerking noodzakelijk.

De provincie Antwerpen organiseert in samenwerking met de gemeenten Arendonk, Baarle-Hertog, Beerse, Brecht, Malle, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels, Rijkevorsel, Vosselaar, Zoersel, Zandhoven

en de steden Hoogstraten en Turnhout, de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen, de intercommunale IGEAN dienstverlening, de NV Scheepsvaart en de Vlaamse overheid een mobiliteitsstudie 'Gebiedsgerichte visie Noorderkempen'.

De provincie zoekt samen met de veertien steden en gemeenten van de Noorderkempen naar een oplossing voor de bestaande en toekomstige bovenlokale mobiliteitsproblemen en uitdagingen. Bestaande visies, plannen, mogelijke interpretaties en blinde vlekken werden zorgvuldig in kaart gebracht. De studie ontwikkelt een gebiedsgerichte visie voor de Noorderkempen.

BESLUIT met 22 stemmen voor en 1 onthouding (raadslid P. oorts):

De definitieve versie van het eindrapport met de actietabel voor de studie 'Gebiedsgerichte visie Noorderkempen' wordt goedgekeurd door de gemeenteraad.

NAMENS DE GEMEENTERAAD WERD GETEKEND,

Ivo Van den Bulck
gemeentesecretaris

VOOR GELIJKVORMIG AFSCRIFT,

Ivo Van den Bulck
gemeentesecretaris

Katrien Schryvers
burgemeester-voorzitter

Katrien Schryvers
burgemeester



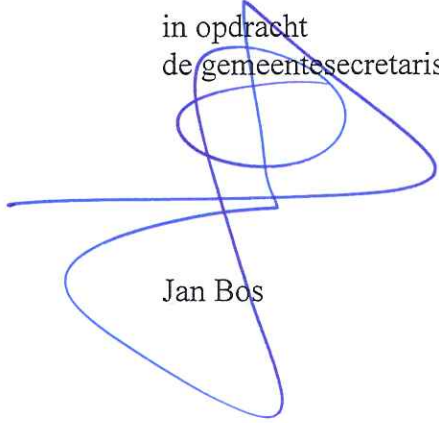
Namens de Gemeenteraad,

in opdracht
de gemeentesecretaris wn.
-g- Annick Smeets

de voorzitter
-g- Louis Lenaerts

Voor eensluidend uittreksel,
Zandhoven, 27 juni 2012.

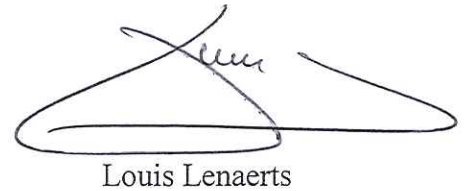
in opdracht
de gemeentesecretaris



Jan Bos



de voorzitter



Louis Lenaerts