

**Dienst Mobiliteit**

Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit



Groene Routes Noorderkempen  
BEOORDELING GROENE FIETSROUTES  
EN VOORSTEL VOOR MAATREGELEN  
**Route 2: Malle – Turnhout**

Gemeenten Malle, Beerse, Vosselaar en Turnhout  
8 mei 2015

## **Colofon**

---

### **Aanbestedende overheid**

Provincie Antwerpen  
Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit  
Dienst Mobiliteit

### **Contactpersoon**

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

### **Opdracht**

Overheidsopdracht voor diensten

### **Voorwerp**

Groene Routes Noorderkempen

### **Referentie opdrachtgever**

PROJ-3013-0010

### **Gegevens Opdrachtnemer**

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

### **Opsteller document**

Marjolein de Jong  
Wim De Beckker

### **Document**

Beoordeling Groene Fietsroutes & voorstel voor maatregelen  
Route 2: Malle – Turnhout

## Inhoud

<b>1. Inleiding .....</b>	<b>2</b>
1.1. Probleemstelling / aanleiding .....	5
1.2. Doel van de opdracht .....	5
1.3. Wat zijn Groene Routes? .....	6
1.4. De selectie en beoordeling van een Groene Route .....	7
<b>2. Analyse Malle – Turnhout (route 2) .....</b>	<b>9</b>
2.1. Omgeving .....	10
2.1.1. Landschap en groen .....	10
2.1.2. Bebouwing en erfgoed .....	11
2.1.3. Aantrekkelijkheid .....	11
2.1.4. <b>Acties op niveau van 'Omgeving'</b> .....	12
2.2. Structuur .....	12
2.2.1. Autonetwerk .....	13
2.2.2. Herkenbare fietsroute .....	13
2.2.3. Kruispunten auto-fietsnetwerk .....	16
2.2.4. <b>Acties op niveau van 'Structuur'</b> .....	16
2.3. Gebruik .....	17
2.3.1. Intensiteit fietsverkeer .....	17
2.3.2. Snelheid gemotoriseerd verkeer .....	18
2.3.3. Intensiteit autoverkeer .....	18
2.3.4. Samenstelling verkeer .....	19
2.3.5. <b>Acties op niveau van 'Gebruik'</b> .....	19
2.4. Inrichting en ontwerp .....	20
2.4.1. Voorrangssituatie .....	20
2.4.2. Wegbreedte en verharding .....	20
2.4.3. Fietsvoorzieningen .....	21
2.4.4. Snelheidsremming .....	21
2.4.5. <b>Acties op niveau van 'Inrichting en ontwerp'</b> .....	21
1.1 Samenvatting van de beoordeling en maatregelen .....	22
<b>3. Het maatregelenpakket .....</b>	<b>24</b>
3.1. Volgorde van de maatregelen .....	24
3.2. Actietabel Groene Route in trajecten .....	25
<b>Bijlage 1 – Verslag werkbijeenkomst met gemeenten .....</b>	<b>27</b>
<b>Bijlage 2 – Excel tabel Analyse .....</b>	<b>34</b>

**Leeswijzer:**

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

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

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

# 1. Inleiding

## 1.1. Probleemstelling / aanleiding

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

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

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

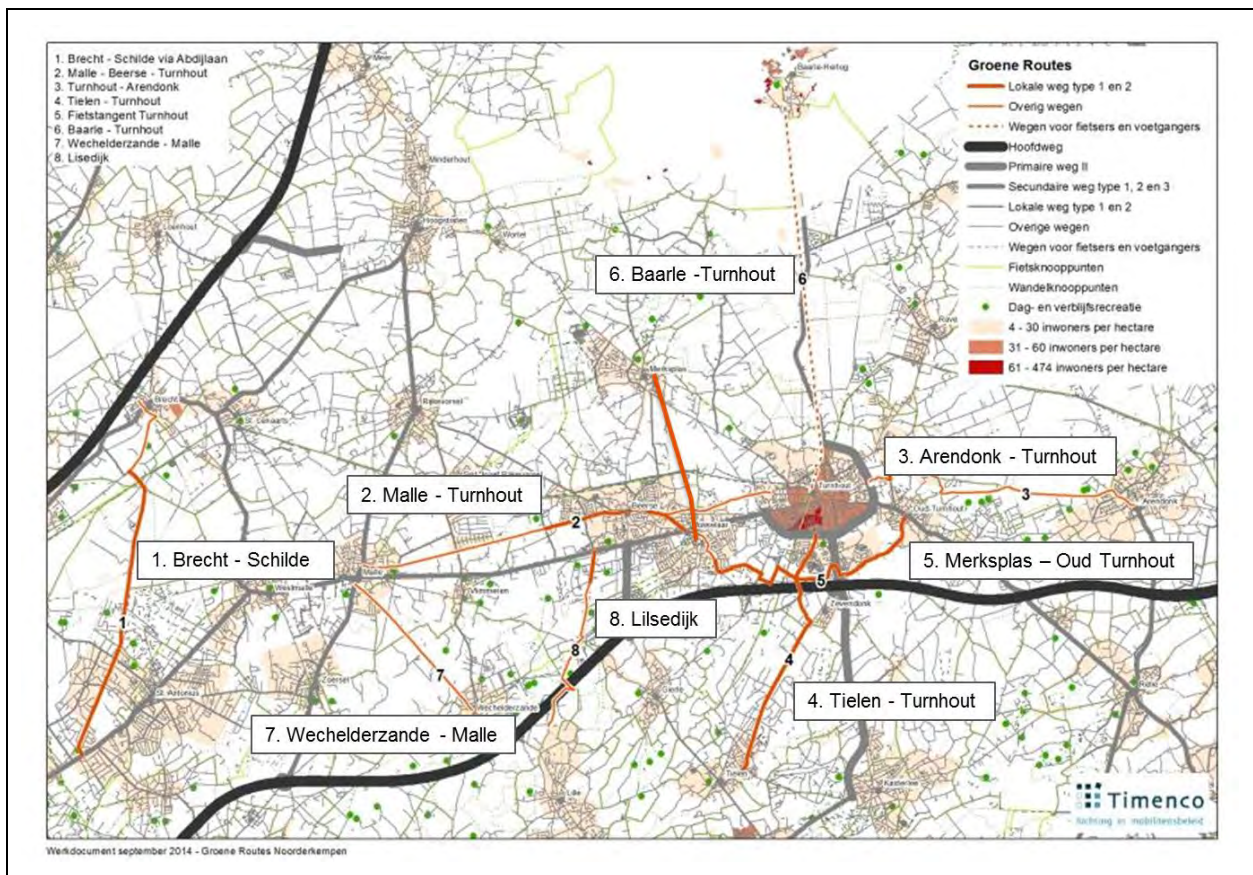
## 1.2. Doel van de opdracht

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

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

Het gaat hierbij om de volgende routes:

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



Figuur 1 - De geselecteerde Groene Routes binnen de Noorderkempen

### 1.3. Wat zijn Groene Routes?

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

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

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

kunnen ook wegen zijn die worden gebruikt door autoverkeer, maar die volgens hun wegcategorie en inrichting gemengd fietsverkeer toe laten.

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

De analyse en de aanbevelingen in deze nota zijn gericht op het creëren van een kwalitatieve interessante en verkeersveilige Groene Route. Verkeersveiligheidsprincipes wegen daarbij zwaar. Het is aan de wegbeheerder om deze te realiseren afhankelijk van draagvlak en financiële draagkracht.

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

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

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

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

#### **Het cascadeprincipe**

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

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

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

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

## Stappenplan

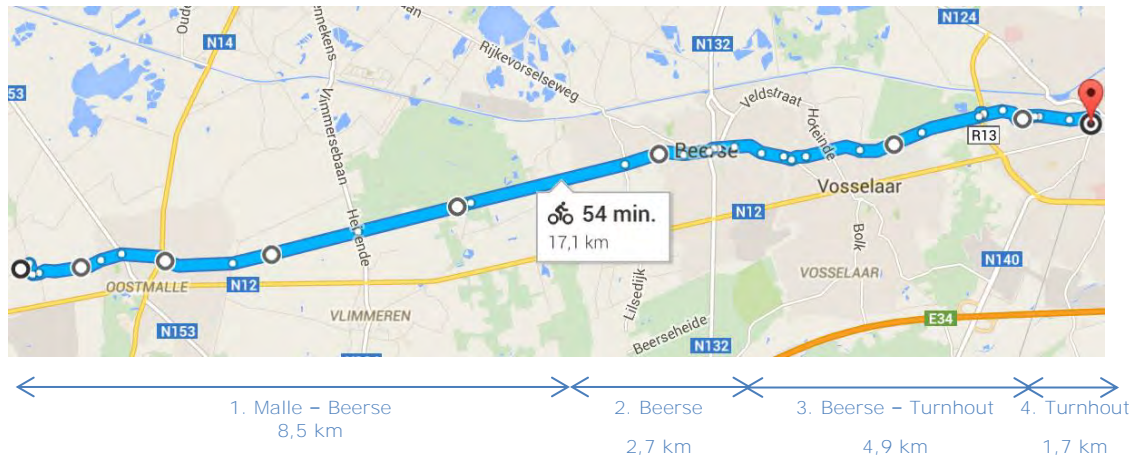
- 1. Selecteer** een mogelijke Groene Route o.b.v. aanwezige potenties, zoals:
  - Functionele fietsroute over infrastructuren die geen belangrijke verkeersfunctie meer hebben.
  - Aangenaam en autoluw traject met grote aandacht voor de belevingswaarde van de route.
  - Aanleg van aparte fietsinfrastructuur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



## 2. Analyse Malle – Turnhout (route 2)

### Algemene positionering van de route

De route is ongeveer 17 kilometer lang en verbindt de dorpskernen van Westmalle, Oostmalle, Beerse met het stadscentrum van Turnhout en passeert langs de noordelijke dorpsrand van Vosselaar. We hebben de route opgedeeld in vier segmenten. In de navolgende analyse van de route verwijzen we bij grote verschillen op de route naar de afzonderlijke trajecten. Uiteindelijk geven we steeds een oordeel over de gehele route omdat de **sterkte van de hele keten wordt bepaald door de zwakste schakels**.



De route start in Westmalle bij de Berkhovenstraat in het centrum van Westmalle. Via rustige woonstraten en trage wegen tussen de weilanden en akkers geraakt men tot aan Oostmalle. In Oostmalle ligt de route in de noordelijke wijken van het centrum. Het provinciaal vormingscentrum ligt langs de route.

Tussen Malle en Beerse ligt een trage weg in een groene omgeving: akkers, weilanden en bos wisselen elkaar af. Een geruime afstand voor Beerse centrum komt men al in een bebouwde omgeving. Woonlinten, wijken, onbebouwde percelen met agrarisch karakter wisselen elkaar af.

Het dorpscentrum van Beerse is verfraaid met een vrij recente nieuwe weginfrastructuur. Aan de oostzijde van Beerse centrum is de uitloop van de bebouwing minder uitgestrekt. Maar hier zijn nog verkavelingen gepland.

Al vrij snel komt men in de woonwijken van Vosselaar terecht. In het westen bebouwing in een agrarische omgeving, in het oosten woonwijken in een bosrijke omgeving. Tussen Vosselaar en Turnhout fietst men door een bos. Er zijn plannen om het gebied te ontwikkelen als stadsbos (wandelen, speelbos, natuurbeleving). Ter hoogte van de R13 is er een fietstunnel.

Aan stadszijde in Turnhout fiets men eerst langs een groene scholencampus Sint Jozefscollege en een klein bos. Vervolgens fietst men door een tuinwijk. Van hier uit kan men aftakken naar twee secundaire scholen en een hoge school en de campus Blairon (1 km) waar er kantoren gehuisvest zijn. De scholencampus is een logisch eindpunt voor de Groene Route voor scholieren die vanuit Malle, Beerse en Vosselaar komen.

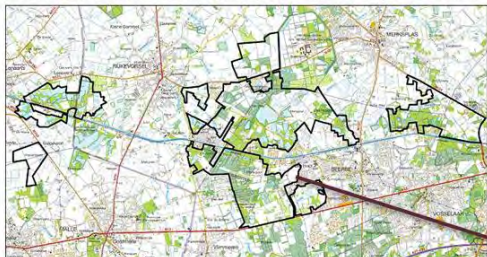
Het zou echter interessant zijn om de Groene Route vanaf de scholencampus door te trekken tot aan de spoorzone. In het kader van deze studie hebben we het traject via het Robsonplein, het Kongoplein en de Kongostraat nader bekeken. Het gedeelte dat in deze studie is onderzocht gaat door een wijk met een rustiek karakter met oude arbeiderswoningen. Het wegdek in kassei is echter minder comfortabel.

Ten westen van het spoor wordt het project SLIM ontwikkeld. Het betreft een stadsontwikkelingsproject met wonen, kantoren en een living care lab. Rond een centraal verkeersvrij plein komen er drie grotere bouwvolumes, met daarrond nog enkele woonstraten. De groene fietsroute kan hier via het verkeersvrije plein eindigen op de stationsomgeving. Indien in een latere fase de stationsomgeving wordt heringericht zal er nagegaan worden of een fietstunnel onder de spoorlijn gebouwd kan worden.

## 2.1. Omgeving

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
O1 Landschap en groen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Groot gedeelte door natuur, groen, bos</li> <li>Route gaat door 'Kempische Kleiputten' AGNAS)</li> </ul>	O1. Zorgvuldige routekeuze in bebouwd gebied om groen karakter van de route te versterken
O2 Bebouwing en erfgoed	<ul style="list-style-type: none"> <li>Route volgt voormalige heirbaan</li> <li>Bouwkundig erfgoed en woongebieden in groen</li> </ul>	
O3 Aantrekkelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aantrekkelijke route met variatie.</li> <li>Weinig parkeren langs de rijbaan</li> <li>Gedeelte Malle-Beerse: geen verlichting</li> </ul>	O2. Parkeerhinder verminderen O3. Verlichting BuBeKo alleen indien noodzakelijk. Oplossing met minste hinder kiezen.

In november 2013 startte de Vlaamse overheid met een overlegproces voor de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Kempische Kleiputten' op delen van de gemeenten Malle, Brecht, Rijkevorsel, Merksplas, Beerse en Turnhout.



Er is daarvoor een overlegproces met de lokale besturen en vertegenwoordigers van de natuur, landbouw- en bosorganisaties opgestart.



### 2.1.1. LANDSCHAP EN GROEN

De voorziene route van Malle via Beerse naar Turnhout heeft een duidelijk Groene Route potentieel. De route loopt door een gebied dat gedomineerd wordt door de functies groen, landbouw, bos en open ruimte en landelijke kernen. Het gedeelte in Turnhout loopt vooral door woonwijken en stedelijk gebied en is aantrekkelijk om doorheen te fietsen.

Als we naar de afzonderlijke deeltrajecten kijken, dan is de verdeling van landschap en groen langs de route als volgt (% op totaal van de hele route):

Landschap		Agrarisch	Bos	Groen	Wijken	Stedelijk	Centrum
Malle – Beerse	8,5 km	<b>32,6%</b>	<b>4%</b>		10,5%		
Beerse	2,7 km				11,9%		2,9%
Beerse – Turnhout	4,9 km		<b>5,3%</b>	<b>2,3%</b>	11,2%		1,9%
Turnhout	1,7 km				4,2%	5,1%	

Iets meer dan de helft van de route gaat door gebieden met landschap en groen (vet: 51%). Een Groene Route loopt bij voorkeur door meer groen en open gebied (rond de 80%). Het relatief lage aandeel groen langs deze route heeft vooral te maken met het gedeelte door Beerse. Bovendien loopt een gedeelte

van de route door zones waar aan één zijde bebouwing te vinden is. Het groene karakter van de route is daardoor groter dan het aandeel van 50% doet vermoeden.

Daarnaast gaat de route door een gebied dat gekarakteriseerd wordt door Kempische Kleiputten (AGNAS) wat een interessant landschappelijk potentieel geeft aan de route. De route volgt gedeeltelijk een oude heirbaan en komt bovendien door een zone met bouwkundig erfgoed in de bebouwde kom.

De route loopt door verschillende traditionele landschappen zoals het Land van Zoersel-Wijnegem, het Land van Brecht, het Land van Turnhout-Poppel en het Land van Herentals-Kasterlee.

Vooraf het eerste deel van de route, van Malle naar Beerse is erg groen en heeft een zeer hoog potentieel als Groene Route. Ook het gedeelte tussen Beerse en Turnhout heeft een erg groen karakter. De trajecten die vooral door wijken en stedelijk gebied gaan, zijn minder groen. Daar zal het Groene Route karakter erg afhangen van de inrichting en de beplanting.

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

#### 2.1.2. BEBOUWING EN ERFGOED

De route volgt een voormalige heirbaan. Het gedeelte tussen Beerse en Turnhout volgt de oude weg van St. Antonius-Westmalle-Turnhout. Deze weg is aangemerkt als een lijnvormig relict. Daarnaast loopt de route door de volgende relictzones: Bos- en akkercomplex Schuurhoven (Steenovens), Bos- en akkercomplex Ekstergoor, Epelaar en Het Looi. Langs de route liggen verschillende hoeves en boerderijen die op de Erfgoedlijst als waardevol relict zijn aangemerkt. De route loopt niet langs bouwkundige erfgoed sites.

Erfgoed is positief beoordeeld.

#### 2.1.3. AANTREKKELIJKHEID

De route passeert een grote variëteit aan landschappen en bebouwde omgevingen van een hoge kwaliteit. De route is gevarieerd.

Langs het grootste deel van het traject wordt beperkt geparkeerd, waarbij soms in de berm. Op 11% van het traject is parkeren niet toegestaan en op slechts 3% van de route is er veel roulatie – vooral in de buurt van scholen en de handelskern.

Iets meer dan de helft van de route is verlicht. Vooral de gedeeltes door het landelijk gebied zijn niet verlicht. Dit sluit aan bij de tendens om routes buiten de bebouwde kom niet standaard te verlichten. Voor fietsers in groepen stelt zich over het algemeen geen probleem wat sociale veiligheid betreft, maar voor fietsers alleen is dit wel een aandachtspunt. Omdat het hier om waardevolle landschappen gaat, wordt het uitgangspunt gehanteerd dat er geen verlichting wordt voorzien. Bovendien is er een alternatief aanwezig langs wegen die wel verlicht zijn. Indien verlichting op deze trajecten toch gewenst is (bijvoorbeeld vanwege intensief functioneel gebruik), dan wordt liefst een variant gekozen die geen hinder veroorzaakt. Momenteel lopen er proefprojecten met verlichting die niet hinderlijk is in natuurgebieden zoals 'groene verlichting'. De keuze voor verlichting in natuurgebieden en waardevolle landschappen moet nader worden onderzocht als de vraag zich stelt.

		Parkeren				Verlichting	
		Niet	Beperkt - soms in de berm	Ja	Veel roulatie	Aanwezig	Niet
Malle – Beerse	8,5 km		48%			10%	39%
Beerse	2,7 km		13%		3%	16%	
Beerse – Turnhout	4,9 km	6%	20%	2%		23%	5,6% (?)
Turnhout	1,7 km	5%	3%	1%		9%	

De aantrekkelijkheid van de route is als positief beoordeeld.

#### 2.1.4. ACTIES OP NIVEAU VAN 'OMGEVING'

- O1. Versterken van het groene karakter van de route in de wijken en stedelijke gebieden.
- O2. Parkeerhinder verminderen langs trajecten met veel roulatie.
- O3. Indien vanwege intensief functioneel gebruik van de route toch verlichting in buitengebied gewenst is: verlichting kiezen die zo min mogelijk hinder veroorzaakt.

### 2.2. Structuur

Criterion Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
S1 Autonetwerk	48% zonder autoverkeer 24% lokale weg type 2 Autonetwerk parallel, sneller dan via GR	S1. Veranderen van gedeelte met Lokale 2 naar Lokale 3
S2 Herkenbare fietsroute	Logische fietsroute via een verkeersluwe structuur. Continuïteit is aandachtspunt	S2. Communicatie om herkenbaarheid route te verbeteren. Aandacht voor continuïteit.
S3 Kruispunten auto-fietsnetwerk	4 grote kruispunten en verschillende oversteken die aandacht vragen	S3. Doortocht Beerse + schoolomgeving S4. Paaltjes in de Kongostraat (huidige knip)

#### Aandachtspunten huidige situatie



### 2.2.1. AUTONETWERK

De route is ongeveer 17 km lang en autoluw. De Groene Route loopt parallel aan een belangrijke autoroute (N12) waardoor het autoverkeer een snel alternatief heeft en de Groene Route voor het grootste deel niet gebruikt hoeft te worden voor doorgaand verkeer.

Groene Routes zijn bij voorkeur gesitueerd op lokale wegen met een lage intensiteit. Het traject tussen Westmalle en Oostmalle wordt gekenmerkt door het autoluwe karakter over trage wegen. De gedeeltes tussen Beerse en Turnhout gaan over Trage Wegen of Lokale 3 waardoor zo ook positief scoren voor een Groene Route. In totaal gaat 24% van de route over een lokale 2, vooral het gedeelte dat door Beerse gaat. Dit is een aandachtspunt bij het uitwerken van maatregelen. Indien de intensiteiten en/of snelheden van autoverkeer te hoog zijn, is menging van fiets en auto niet verantwoord. Aparte voorzieningen zoals die er nu al liggen zijn dan gewenst.

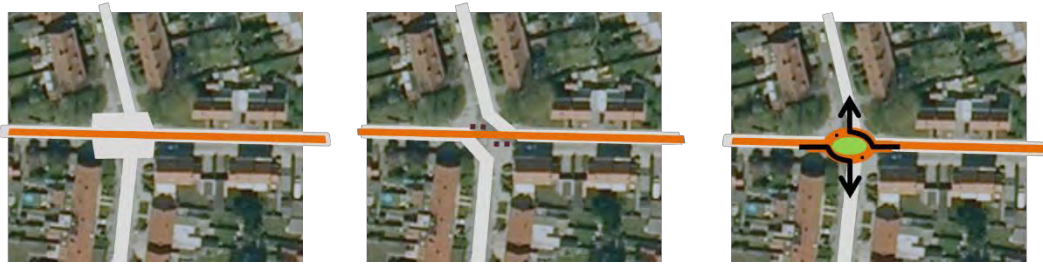
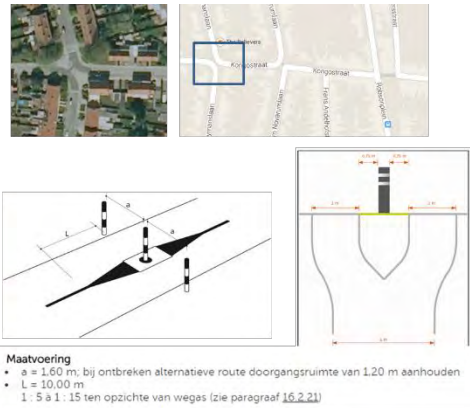
Autonetwerk		Geen autoverkeer: Trage weg	Lokale III	Lokale II
Malle – Beerse	8,5 km	48%		
Beerse	2,7 km			16%
Beerse – Turnhout	4,9 km	5,6%	15,6%	7,6%
Turnhout	1,7 km		9,7%	

Het huidige autonetwerk hebben we negatief beoordeeld vanwege het huidige gebruik (snelheid en intensiteit) van het gedeelte door Beerse.

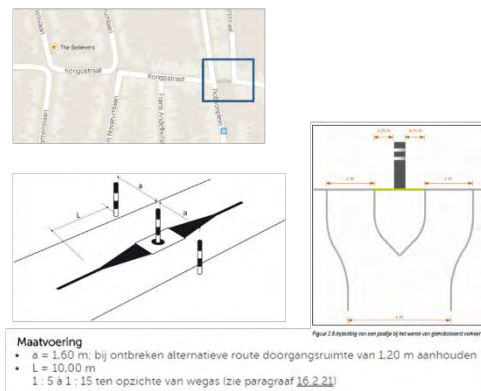
### 2.2.2. HERKENBARE FIETSROUTE

De Groene Route loopt over verschillende soorten infrastructuur: rustige **woonstraten, trage wegen, door het bos, door tuinvijken, over kasseien... Op** verschillende locaties vormt de continuïteit van de route een aandachtspunt. Hier en daar kan de leesbaarheid van de route een probleem vormen. Door de Groene Route te promoten (schoolroutekaarten, gemeentelijke kanalen, etc) zal dit geen problemen opleveren omdat de route vooral door functionele fietsers gebruikt zal worden.

- Het traject tussen Oostmalle en Beerse is niet eenvormig. Dit is een aandachtspunt bij werkzaamheden in de toekomst. Vooral de Steenovestraat en de oversteek bij de N14 zijn een aandachtspunt.
- In Oostmalle zijn centrum-bestemmingen te bereiken door af te takken van de route.
- Het traject Beerse – Turnhout is aan de centrumzijde van Beerse minder leesbaar, maar verder richting Turnhout een vrij eenvormig traject.
- De aansluiting Stoktsebaan – Bergeneindsepad is een aandachtspunt
- De Leesbaarheid van de route via de Kongostraat vormt een aandachtspunt. Door de verkeerscirculatie in de wijk is de vormgeving op de kruispunten niet goed afgestemd op fietsers die de Kongostraat als een doorgaande route richting het centrum zouden willen gebruiken. Dit is een algemeen aandachtspunt bij knippen en circulatieplannen.



**Figuur 3 – Kongostraat: Versterken van de herkenbaarheid van de fietsroute en verminderen van hinder door paaltjes**



- Route moet logisch vindbaar zijn. Liefst rechtdoor.
- Markeringen of wegdek kunnen route ondersteunen
- Uitgaan van duo-fietsers: breed genoeg en geen obstakels op de route
- Paaltjes of andere obstakels duidelijk markeren en goed inleiden. Contrast ten opzichte van achtergrond moet hoog genoeg zijn
- Parkeren aan weerszijden van kruispunt aan de noordzijde om onnodige bochten voor doorgaande fietsroute te vermijden

**Figuur 2 - Kongostraat: Versterken van de herkenbaarheid van de fietsroute en verminderen van hinder door paaltjes**



*Figuur 4 - Voorbeeld van versterken herkenbaarheid van het vervolg van de route door markeringen*

Er zijn verschillende Trage Wegen op deze route:

- Tussen de Steenhovenstraat en de Akkerstraat in Malle: trage wege die nog in gebruik is, hoewel de route soms slecht zichtbaar is (lijkt onderdeel uit te maken van het naastliggende bouwland). De oude buurtwegen 23 en 32 zijn privaat met een openbaar karakter. Het verbeteren van de kwaliteit van het wegdek is een actiepoint voor niveau I. Inrichting en ontwerp.



*Figuur 5 – Trage Weg in Malle: Tussen de Steenhovenstraat en de Akkerstraat*

- Beersedijk en Oude-Beersebaan zijn allebeide een Trage Weg
- Vanuit het kruispunt Koningin Astridlaan-Hertoginstraat kan via een trage weg doorgestoken worden naar de Kongostraat, maar mogelijks is het profiel te smal. Een alternatief is om via de Koningin Astridlaan de verbinding met de Kongostraat te maken.



*Figuur 6 – Trage weg in Turnhout: doorsteek tussen Koningin Astridlaan-Hertoginstraat – Kongostraat*

De route vormt een logische verbinding tussen Westmalle en Turnhout. Vanwege de aandachtspunten op het vlak van de herkenbaarheid als fietsroute, is dit onderdeel negatief beoordeeld.

### 2.2.3. KRUISPUNTEN AUTO-FIETSNETWERK

Er zijn verschillende kruispunten van hogere orde waardoor er redelijk wat opties zijn voor dwarsend verkeer. Dit hindert het ongestoord doorfietsen op de Groene Route. Bovendien kunnen de punten onveilig zijn als de fietsers niet op tijd gezien worden.

- In Oostmalle moet men de N153 (Malle – Brecht) en de N14 (Lier-Hoogstraten met aansluiting op E34 en E313) kruisen.
- De afslag tussen Beersebaan – Berkenmei vormt een aandachtspunt naar leesbaarheid, net als het kruispunt Berkenmei – Stoktsebaan en Stoktsebaan – Kapelstraat.
- De R13 kan veilig gekruist worden via een tunnel.
- In de Kongostraat zijn 2 kruispunten diagonaal geknipt voor gemotoriseerd verkeer. Deze knippen verhinderen sluipverkeer in de wijk maar hinderen echter een vlotte doorstroming voor de fietser.

Knelpunten:

- Oversteekbaarheid N153 en N14
- Oversteekbaarheid Nieuwe Dreef in de toekomst
- Doortocht Beerse
- Schoolomgeving Oude-Beersebaan
- Paaltjes Kongostraat

### 2.2.4. ACTIES OP NIVEAU VAN 'STRUCTUUR'

- S1. Verandering van functie van de weg: gedeeltes met lokale II naar lokale III
- S2. Verbeteren van de herkenbaarheid en continuïteit van routes door logisch wegontwerp en communicatie.
- S3. Verbeteren van de oversteekbaarheid van de N153 en de N14 en de Nieuwe Dreef in de toekomst.
- S4. Doortocht Beerse en schoolomgeving Oude-Beersebaan aanpassen.
- S5. Oplossing voor onduidelijke traject via de Kongostraat (o.a. knip met paaltjes). Dit is ook een vraag voor nieuwe verkeerskundige maatregelen in andere wijken: hoe omgaan met doorgaande fietsroutes?



## 2.3. Gebruik

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
G1 Intensiteit fietsverkeer	BFF2.0: route met fietspotentieel	
G2 Snelheid gemotoriseerd verkeer	Gedeeltelijk hoge snelheid voor mengen: Buiten de bebouwde kom 70 km/u Binnen de bebouwde 50 km/u	G1. Snelheid verlagen dmv instellen 30 zone (bibeko) of 50 zone (bubeko)
G3 Intensiteit autoverkeer	Wisselend beeld. Aantal drukke trajecten in Beerse en rondom scholen.	G2. Doorgaand verkeer Beerse en haal – en breng verkeer scholen.
G4 Samenstelling verkeer	Mix van landbouwverkeer en lokaal verkeer	G3. Ontsluiting Metallo Chimique G4. Nagaan of landbouwvriendelijke knippen nodig zijn voor het weren van ongewenst autoverkeer.

### Huidige situatie



### 2.3.1. INTENSITEIT FIETSVRKEER

Er zijn geen gegevens bekend over de fietsintensiteiten, maar de route loopt in een mooie recht lijn tussen Malle en Turnhout langs verschillende attractiepunten. In de onderstaande tabel zijn de attractiepunten opgelijst. In de bijbehorende Excel tabel zijn de attractiepunten gedetailleerd te raadplegen.

Malle – Beerse	Beerse	Beerse – Turnhout	Turnhout
8,5 km	2,7 km	4,9 km	1,7 km
Dorpskern Westmalle Landschap Bedrijven Wonen Nabij centrum met scholen Rusthuis Provinciaal vormingscentrum Landschap Industrie in het noorden	Trage weg als doorsteek Bedrijf aan de zuidkant? Bedrijventerrein op 1 km	Lagere school Wonen Landschap Lagere en secundaire school Landschap Wonen	Wonen, Scholen in de omgeving Stedelijk wonen Tewerkstelling Scholen Station

De vier deeltrajecten hebben allemaal een potentieel als fietsroute.

Dit onderdeel is als positief beoordeeld.

### 2.3.2. SNELHEID GEMOTORISEERD VERKEER

Het grootste deel van de route gaat door de bebouwde kom of langs rustige wegen in het buiten gebied. Op grote delen van de route is er geen of nauwelijks autoverkeer.

In Malle zijn de schoolomgevingen aangepakt en ingericht als zone 30. Langs de Smekenstraat zijn fietspaden aangelegd.

De gedeeltes door Beerse lopen over een drukkere weg (Lokale 2) waar de snelheid **te hoog is voor het mengen van fietsers met auto's. Om dat te kunnen realiseren moet de snelheid bij voorkeur verlaagd worden tot 30 km/u en dient het profiel heringericht te worden.** Als wordt gekozen voor 50 km/u, dan zijn gescheiden fietsvoorzieningen noodzakelijk.

Het gedeelte tussen Malle en Beerse heeft nu een snelheid die te hoog is voor het mengen van fiets en auto, maar op lange termijn zal de snelheid hier worden aangepakt.

We hebben dit onderdeel omwille van de situatie in Beerse als negatief beoordeeld.

### 2.3.3. INTENSITEIT AUTOVERKEER

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verkeersdrukke op de verschillende trajecten.

Hoeveelheid autoverkeer		
Malle – Beerse	8,5 km	Weinig autoverkeer (op basis van expertkennis)
Beerse	2,7 km	In het centrum is het zeer druk. Verkeersdrukke op Stoktsebaan beperkt.
Beerse – Turnhout	4,9 km	Tussen Vosselaar en Turnhout op trage weg
Turnhout	1,7 km	Sommige delen hoge intensiteit

#### Malle - Beerse

- Tussen Oostmalle en Beerse ontbreekt terreinkennis om verkeersdrukke in te schatten.
- Voor de wegvakken Nieuwe Dreef – Schransdriesstraat, Schransdriesstraat – Houtseweg en Houtseweg – Gemeenteplein is inzicht vereist op de verkeersintensiteiten en type verkeer om na te gaan of dit traject kan ingeschakeld worden als Groene fietsroute (autoluw of autovrij). De nieuwe brug en verkeerscirculatiemaatregelen bieden hier mogelijkheden.

#### Beerse

- In het centrum vormt de verbinding van de Lindenlaan naar de Vredestraat een probleem voor fietsers als gevolg van de verkeersdrukke. De nieuwe brug en verkeerscirculatiemaatregelen bieden hier een mogelijkheid.
- Op de Stoktsebaan zijn de verkeersintensiteiten beperkt.

#### Beerse – Turnhout

- Het traject Schoolstraat – Steenovenstraat - Beukenlaan is een vrij drukke invalsweg vanuit de N12 – Vosselaar naar Beerse. Gegevens over intensiteiten is vereist om te kunnen bepalen wat de mogelijkheden zijn voor het mengen van auto en fiets.
- In de Hofeinde en Kapelstraat zijn er klachten over sluikverkeer. De verkeersintensiteiten zijn echter vrij beperkt. Een verkeerscirculatieplan is opgemaakt en er zijn al snelheid remmende maatregelen getroffen.
- Tussen Vosselaar en Turnhout ligt het traject op een trage weg.

### Beerse – Turnhout

- Tussen de R13, de Stoktsestraat en de Koningin Astridlaan zijn de auto-intensiteiten groot tijdens de scholenspits.

De intensiteiten laten een wisselend beeld zien. Op het grootste deel van de route vormen de intensiteiten geen probleem, maar op een aantal trajecten in de kernen en rond scholen is het een aandachtspunt.

We hebben dit onderdeel als negatief beoordeeld.

### 2.3.4. SAMENSTELLING VERKEER

Onderstaande tabel geeft de verkeerssamenstelling weer.

<b>Samenstelling verkeer</b>		
Malle – Beerse	8,5 km	Vooral bestemmingsverkeer, waaronder landbouw. Ter hoogte van de N14 doorgaand verkeer. Tussen de N153 en de N14 en in de Smekenstraat (Slachterijstraat) sluipverkeer In Oostmalle gedeelte met bus: 1/dag/rijrichting.
Beerse	2,7 km	Mogelijk sluipverkeer naar Metallo Chemie. Centrumverkeer in Beerse. Mogelijk doorgaand verkeer naar Rijkevorsel. <b>Centrumgebied Beerse: stadslijn elke 30' / richting.</b>
Beerse – Turnhout	4,9 km	Hoofdzakelijk plaatselijk verkeer of schoolverkeer. Gedeeltes zonder verkeer. Ongeveer 1,3 km in Vosselaar met beperkt sluipverkeer <b>Gedeelte Beerse: Stadslijn elke 30' / richting en vrachtverkeer.</b>
Turnhout	1,7 km	Geen vrachtroute, en geen busroute (?)

Op het grootste deel van de route is de samenstelling van het verkeer geschikt voor een Groene Route: vooral bestemmingsverkeer of plaatselijk verkeer en soms gemixt met landbouwverkeer. Het traject door Beerse wijkt hierin af door het doorgaande verkeer en de busroute. Door dit gebruik is over dit traject een groene route met gemengd verkeer niet direct mogelijk.

De kruising met de Nieuwe Dreef vormt een aandachtspunt. Momenteel ontsluit deze straat het bedrijf Metallo Chemical op de N12. Er zijn plannen om een brug over het kanaal te bouwen. Hierdoor kan alle bedrijvigheid langs het kanaal op de N12 ontsloten worden en het doorgaande (vracht)verkeer uit het centrum geweerd worden. De verbinding van de N12 naar Rijkevorsel zal dan ook langs deze weg, of een nieuw aan te leggen parallelroute, verlopen i.p.v. langs de Sint-Corneliusstraat – Schransdriesstraat.

We hebben de samenstelling van het verkeer in de huidige situatie als negatief beoordeeld.

### 2.3.5. ACTIES OP NIVEAU VAN 'GEBRUIK'

- G1. Instellen van 30-km zone binnen de bebouwde kom en 50-km zone buiten de bebouwde kom. Hierdoor wordt de snelheid verlaagd op de Groene Route, maar ook op de omliggende zijstraten.
- G1. Weren van doorgaand verkeer door de kern van Beerse en haal- en breng verkeer rond schoolomgevingen.
- G3. Kruising met ontsluiting Metallo Chimique richting kanaal in combinatie met nieuw te bouwen brug
- G4. Nagaan of landbouwvriendelijke knippen nodig zijn voor het weren van ongewenst autoverkeer.

## 2.4. Inrichting en ontwerp

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
i1 Voorrangssituatie	Grootste gedeelte voorrang van rechts. Gedeelte door Beerse zit in de voorrang.	i1. Voorrangssituatie zoveel mogelijk gelijkwaardig in combinatie met correcte snelheid zone 30 of 50. i2. Fietsvoorzieningen op kruispunt N153 en N14 zodat de oversteek veilig is.
i2 Wegbreedte en verharding	Heirbaan: relatief smal Kasseien op de Kongostraat Turnhout Onverhard gedeelte Malle – Oostmalle	i3. Comfort onverharde gedeelte monitoren. Opnemen in onderhoudsplanning of aanpassen.
i3 Fietsvoorzieningen	Veelal smalle rijbaan Gedeelte Beerse heeft aparte voorzieningen	
i4 Snelheidsremming	Smal profiel en af en toe een verhoogd kruispunt.	i4. Als snelheid te hoog blijft: eventueel extra verhoogde kruispunten.



### 2.4.1. VOORRANGSSITUATIE

Bijna 70% van de route heeft kruispunten waar rechts voorrang heeft. Dit is een effectieve maatregel op wegen met een zone 30 (BiBeKo) of zone 50 (BuBeKo) om de snelheid van autoverkeer op een route laag te houden. Het gaat hier dan vooral om autoluwe smalle wegen. Nadeel is dat het verlenen van voorrang aan verkeer van rechts de snelheid van de fietser omlaag kan halen als er veel verkeer van rechts komt. Het is dus belangrijk dat ook de zijstraten autoluw zijn.

Het gedeelte door Beerse is nu een lokale II en het verkeer zit in de voorrang. Met de bijbehorende snelheid en het huidige gebruik is dat ook een logische situatie. Als de functie van de weg is aangepast, dan kan ook hier een 30 km-zone met voorrang van rechts overwogen worden.

We hebben de voorrangssituatie als conform beoordeeld.

### 2.4.2. WEGBREEDTE EN VERHARDING

Het grootste deel van de route is smal: 4 of 5 meter breed. De delen door Beerse zijn breder, maar dat past bij de functie van de weg. Het gedeelte tussen Malle en Oostmalle is momenteel onverhard. Voor het comfort van fietsers gaan we uit van verharde fietsroutes. Indien gekozen wordt voor onverhard, dan is het erg belangrijk om te kiezen voor een fietsvriendelijk materiaal zoals dolomiet en de kwaliteit goed in de gaten te houden door regelmatig onderhoud. In Turnhout is de Kongostraat over 500 meter uitgevoerd in kasseien. Dit is oncomfortabel voor fietsers, maar heeft tegelijkertijd een ontmoedigend effect voor automobilisten. Om het comfort voor fietsers te verhogen kan een gladde strook worden voorzien.

Omdat het grootste gedeelte van de route een goede wegbreedte en verharding heeft, is dit onderdeel als goed beoordeeld.

#### 2.4.3. FIETSVOORZIENINGEN

Het grootste deel van de route heeft geen specifieke fietsvoorzieningen. Met het mengen van fietsers met gemotoriseerd verkeer als uitgangspunt, is dit daarom een goede uitgangssituatie.

De fietsvoorzieningen door het centrum van Beerse zijn matig: aanliggend en smal. Indien wordt uitgegaan van gescheiden voorzieningen, dan moeten ze worden herzien. In geval van gemengd verkeer is een gehele herstructurering gewenst.

Het traject tussen de R13 en de Stoktsestraat aan de noordzijde, en de Stoktsestraat en de Koningin Astridlaan aan de zuidzijde is uitgerust met een dubbelrichtingsfietspad. Tijdens de scholenspits zijn de auto-intensiteiten hier groot en is menging niet gewenst.

De fietsvoorzieningen worden als positief beoordeeld.

#### 2.4.4. SNELHEIDSREMMING

De meeste kruispunten hebben nu geen snelheidsremmende maatregelen. Er zijn verschillende verhoogde kruispunten in de zones met gelijkwaardige kruispunten. Op termijn zouden nog een paar snelheidsremmende maatregelen genomen kunnen worden als blijkt dat de snelheid te hoog is ondanks het verlagen van de maximum snelheid, het beperken van doorgaand verkeer en het aanpassen van het wegbeeld (verwijderen middenbelijning).

De huidige situatie wordt als goed beoordeeld.

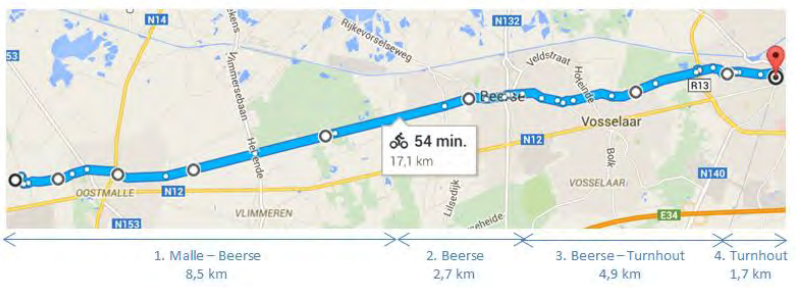
#### 2.4.5. ACTIES OP NIVEAU VAN 'INRICHTING EN ONTWERP'

- i1. Voorrangssituatie over de gehele route conform uitgangspunt maken: gelijkwaardig waar kan.
- i2. Goede voorrangssituatie creëren bij kruispunten met de N153 en N14.
- i3. Comfort onverharde gedeelte monitoren: opnemen in onderhoudsplanning of aanpassen.
- i4. Eerst proberen zonder extra snelheidsremmende voorzieningen. Als de snelheid te hoog blijft, dan kunnen verhoogde kruispunten worden voorzien op een beperkt aantal kruispunten.

# 1.1 Samenvatting van de beoordeling en maatregelen

gemeente	Traject 1: Schapestraat (Malle) -Nieuwe Dreef (Beerse)																							
	Westmalle							Oostmalle							Beerse									
belangrijk kruispunt	Groene Route																							
straatnaam	Schapestraat	Steenovenstr	Steenovenstr	trage weg	trage weg	Akkerstraat	Akkerstraat	SlacSlachterijterijstr	Slachterijstr	Slachterijstr	Slachterijstr	N14	Smekestraat	Smekestraat	Smekestraat	Smekestraat	Beersen	Beersedijk	Beersedijk	Beersedijk	Oostmalsew	Oostmalsew		
afstand 17 km	475	165	105	605	350	90	230	140	50	115	140	160	55	350	430	70	235	1935	1030	140	585	1090	0,0%	
verhouding afstand	2,7%	0,9%	0,6%	3,4%	2,0%	0,5%	1,3%	0%	0,3%	0,6%	0,8%	0,9%	0,3%	2,0%	2,4%	0,4%	1,3%	10,8%	5,7%	0,8%	3,3%	6,1%	0,0%	
ruimtelijk parkeren	agrarisch							wijken							agrarisch		bos		agrarisch					
straat verlichting	nee							beperkt-zelden in berm							nee		beperkt-zelden in berm		nee					
O. Omgeving	O1 landschap OR																							
	O2 ergoed																							
	O3 aantrekkelijkheid stresserende activiteiten																							
	O3 aantrekkelijkheid afwisselende omgeving																							
S. Structuur	S1 Autoroute																							
	S2 Leestbaarheid GR																							
	S3 Kruispunten																							
G. Gebruik	G1 verkeerstellingen fiets																							
	G2 BIBEKO/BIBEKO max snelheid tracé																							
	G3 verkeerstellingen pae																							
	G4 samenstelling verkeer																							
I. Inrichting	I1 voorrangsituatie																							
	I2 wegbreedte + verharding																							
	I3 fietsvoorzieningen																							
I4 snelheidsremming																								
O Groenstructuur en kwalitatieve publiek																								
S Verbindingen realiseren																								
G Snelheid verlagen naar zone 30 (bibeke - P9)																								
I Voorrang van Rechts																								
Vracht / Parkeren																								
Oversteken / paaljes																								
Herontwerp																								
Bewegwijzering																								
Communicatie																								

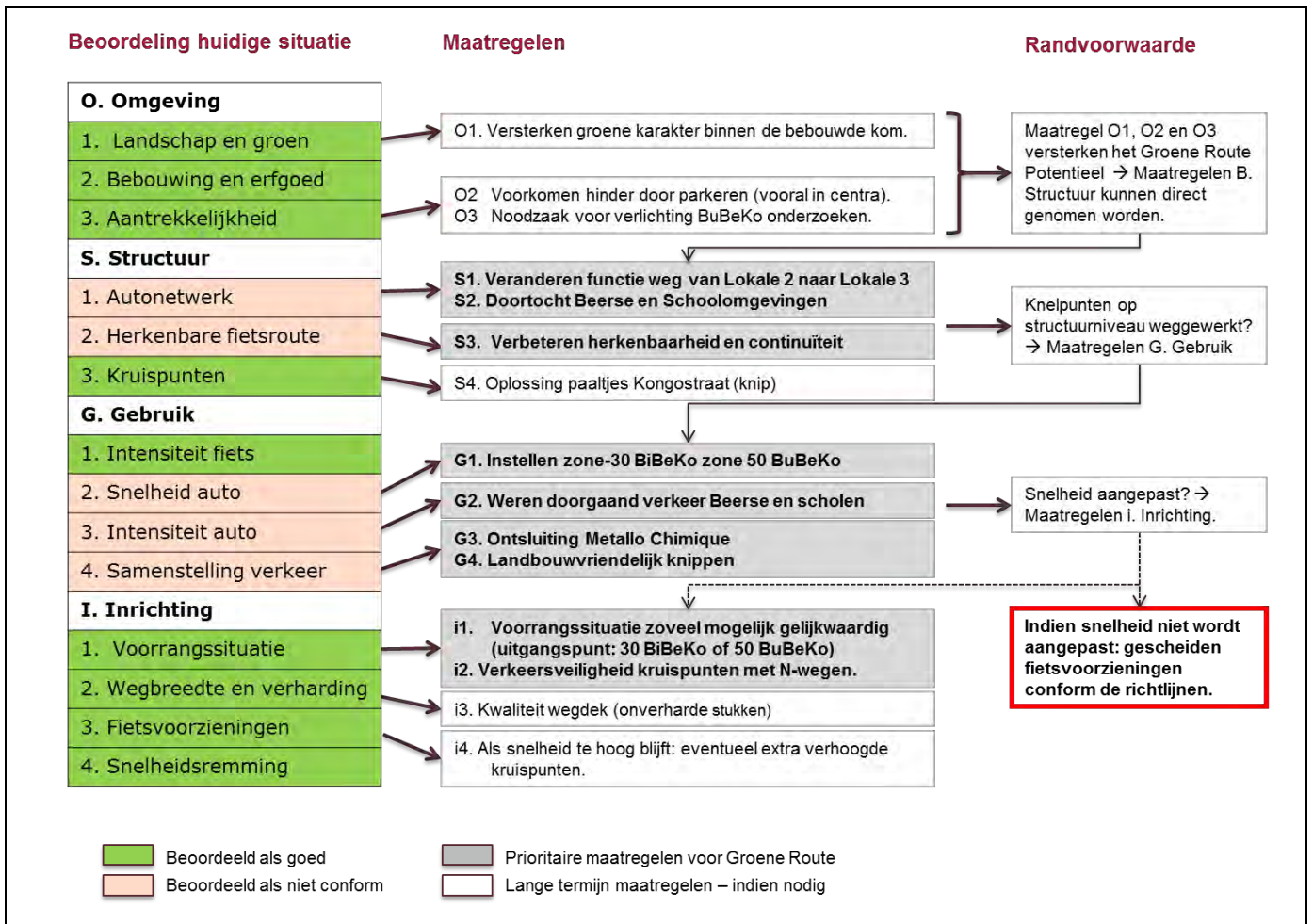
Traject 2: Nieuwe Dreef - Schoolstraat (Beerse)																						
Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)	Oostmalsew (tok II)
160	50	185	180	90	85	210	90	225	165	250	205	40	160	100	90	40	145	85	65	90	65	90
0,9%	0,3%	1,0%	1,0%	0,5%	0,5%	1,2%	0%	1,3%	0,9%	1,4%	1,1%	0,2%	0,9%	0,6%	0,5%	0,2%	0,8%	0,5%	0,4%	0,5%	0,5%	0,0%
wijken beperkt-zelden in berm											dorsporen langs parkeren, veel rotatie											
15%																						
3%																						
19%																						
lokale 2																						
geen oversteek																						
15%																						
Potentieel als fietsroute																						
Zone 30																						
sluipverkeer naar Metallo Chemie?																						
? drukte in het centrum centrumverkeer en doorgaand verkeer naar Rijkersvel																						
12%																						
15%																						
15%																						
verhard																						
Voorrang																						
15%																						
15%																						
15%																						
Aandacht voor groen en kwaliteit bebouwing																						
Veranderen naar Lokale 3																						
Aandacht voor groen en kwaliteit bebouwing																						
Zone 30 of zone 50 installeren																						
Voorrang van rechts installeren na aanpassen functie weg en herontwerp																						
Aandacht zwaar verkeer																						
Doortocht Beerse																						
Bewegwijzering aanpassen zodat doorgaand verkeer dat andere routes kan gebruiken, niet automatisch door Beerse rijdt																						



Timenco



### 3. Het maatregelenpakket



De bovenstaande maatregelen gaan uit van de minimaal benodigde maatregelen om de route in te richten als een Groene Route met gemengd fietsverkeer. De grijze gemarkeerde maatregelen moeten in ieder geval genomen worden om een Groene Route te realiseren. De overige maatregelen zijn gewenst of versterkend.

Daarnaast zijn aanvullende maatregelen mogelijk om de route nog duidelijker in te richten als een fietsroute. Een optie hiervoor is de inrichting als een fietsstraat, bijvoorbeeld op trajecten waar het nodig is om de continuïteit van de Groene Route te benadrukken. Bij het voorstel voor maatregelen is echter niet uitgegaan van dergelijke maatregelen.

#### 3.1. Volgorde van de maatregelen

De maatregelen zijn geordend naar volgorde. Het gehele traject is geschikt als Groene Route. Het schema op pagina 20 geeft de maatregelen per wegsegment weer.

1. In het geval van de route van Malle naar Turnhout scoort Omgeving hoog. De route heeft een hoog Groene Route potentieel waardoor het zinvol is om ook naar de volgende niveaus te kijken. De maatregelen zijn gericht op het versterken van het groene karakter van de route, vooral in bebouwd gebied. Daarnaast speelt comfort een rol, bijvoorbeeld waar geparkeerd wordt langs de rijbaan. Dit doet zich vooral voor in de gebieden met een centrumfunctie. **Een deel van de route loopt door 'groen' en is onverlicht. Verlichting is in**



landelijk gebied niet direct gewenst. Langsheen de route zal zorgvuldig afgewogen moeten worden waar verlichting aanvullend nodig is.

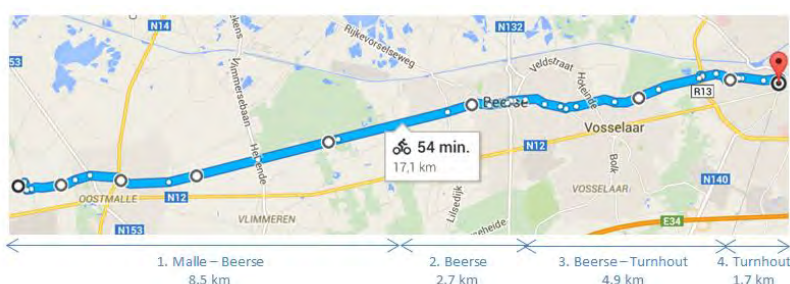
2. Een belangrijke maatregel op niveau van Structuur is het verlagen van de wegcategorie in Beerse van een Lokale 2 naar een Lokale 3 of het inrichten **van de weg op zo'n manier dat gemengd verkeer mogelijk is. Als flankerende** maatregel zijn vooral ingrepen nodig automobilisten te wijzen op de gewenste route voor doorgaand verkeer. Daarnaast is de leesbaarheid van de huidige route een belangrijk aandachtspunt. De route gaat over wegen en paden die een hoog Groene Route gehalte hebben, maar ze moeten wel gevonden kunnen worden. Zeker waar de route richtingveranderingen heeft, is dit belangrijk. Communicatie via regulieren kanalen is hierbij van belang. Op niveau van structuur is een knip uitgevoerd bij de Kongostraat. Door de gekozen maatregel (paaltjes) komt de fietsbaarheid wat in gedrang. Hier zou een alternatief voor gevonden moeten worden.
3. Bij Gebruik bestaat de belangrijkste maatregel uit het invoeren van een zone-30 (BiBeKo) of een zone-50 (BuBeKo). Deze snelheidsmaatregelen vormen een belangrijke randvoorwaarde voor de volgende stap: Inrichting. Indien de snelheid te hoog blijft, dan is gemengd verkeer (zoals voorgesteld bij Inrichting) niet mogelijk. Om de auto-intensiteit te verlagen ter hoogte van de scholen, zijn aanvullende maatregelen gewenst. De ontsluiting van Metallo Chemie vormt een aandachtspunt ter hoogte van de kruising met Nieuwe Dreef. Bij de bouw van de nieuwe brug zullen ook de bedrijven ten noorden van het kanaal langs hier ontsluiten en kan het centrum een tonnagebeperking krijgen voor doorgaand vrachtverkeer.
4. De maatregelen bij Inrichting zijn vooral gericht op het verkrijgen van coherente 30- en 50-zones waarin fietsers gemengd met autoverkeer gebruik kunnen maken van de weg. Door dit voor een zone te doen, wordt ook de snelheid in de omliggende straten lager waardoor ook de snelheden op de kruispunten lager worden. De belangrijkste maatregel is het consequent invoeren van voorrang van rechts waar dit past binnen de wegcategorie en het snelheidsregime. Een aantal kruispunten met belangrijke kruisende wegen dienen fietsvriendelijker ingericht te worden.

### **3.2. Actietabel Groene Route in trajecten**

Het traject van Malle-Turnhout is opgedeeld in vier verschillende trajecten die ieder een eigen karakteristiek hebben (zie schema op de volgende bladzijde). Dit heeft ook invloed op het gemak waarmee de route kan worden omgevormd tot Groene Route. De maatregelen in **vet** zijn in ieder geval nodig om het traject als Groene Route in te richten. De overige maatregelen zijn ondersteunend. Voor de kosten hebben we een onderverdeling in orde grootte gehanteerd.

•	inspanning door de gemeente	•	Maatregelen zoals het zoeken naar een alternatieve route of afstemming met ander beleid vragen vooral een inspanning van de gemeente.
☺	minder kosten	☺	Maatregelen die leiden tot het schrappen van kosten, bijvoorbeeld uitdovingsbeleid ivm belijning (niks doen, huidige belijning laten wegslijten).
€	<b>onder 3.000 €</b>	€	Kostenindicatie die is bedoeld om een idee te krijgen van de orde grootte. De uiteindelijke prijs hangt af van verschillende variabelen zoals de lengte, aantal en de gekozen uitvoering. Ook het verwijderen van huidige voorzieningen, de ondergrond en eventuele onteigeningen beïnvloeden de uiteindelijke prijs.
€ €	3.000-10.000 €		
€ € €	10.000-50.000 €		
€ € € €	50.000-100.000 €		
€ € € € €	meer dan 100.000 €		

Maatregelen Traject 1 <b>Malle-Beerse (8,5 km)</b>	Termijn	Actie	Kost
O1. Groen structuur BiBeKo	Continue	(in combinatie met andere herinrichting)	€
O3 Indien verlichting BuBeKo toch nodig: verlichting kiezen die zo min mogelijk hinder veroorzaakt	Middellang	Indien nodig visie opstellen + implementeren	€€
<b>S1. Verbeteren herkenbaarheid en continuïteit</b>	<b>Kort</b>	<b>Fietssymbolen, communicatie</b>	<b>€</b>
<b>G1. Instellen zone-30 BiBeKo zone 50 BuBeKo</b>	<b>Kort</b>	<b>Zone borden</b>	<b>€</b>
<b>G3. Ontsluiting Metallo Chimique</b>	<b>Kort</b>	<b>beveiligde oversteek</b>	<b>€€</b>
<b>G4. Landbouwvriendelijk knippen</b>	<b>Kort</b>		
<b>I1. Verkeersveiligheid kruispunten met N-wegen</b>	<b>Kort</b>	<b>Ontwerp maken</b>	<b>€€€</b>
I3. Kwaliteit wegdek (onverharde stukken)	Continue	Dolomiet of tertair zand + kwaliteit monitoren	€€
I4. Als snelheid te hoog blijft: eventueel extra verhoogde kruispunten.	Lang	Locatie bepalen + ontwerp	€€€
Maatregelen Traject 2 <b>Beerse (2,7 km)</b>	Termijn	Actie	Kost
O1. Groen structuur BiBeKo en kwaliteit bebouwing	Continue	(in combinatie met andere herinrichting)	€
O2. Minder Hinder Parkeren	Continue		€
<b>S1. Veranderen functie weg van Lokale 2 naar Lokale 3</b>	<b>Middellang</b>	<b>Procedure bepalen, overleg GBC</b>	<b>€</b>
<b>S2. Doortocht Beerse en Schoolomgevingen</b>	<b>Middellang</b>	<b>Ontwerp studie</b>	<b>€€€</b>
<b>G1. Instellen zone-30 BiBeKo zone 50 BuBeKo</b>	<b>Kort</b>	<b>Zone borden</b>	<b>€</b>
<b>G2. Weren doorgaand verkeer Beerse en scholen</b>	<b>Kort</b>	<b>Campagne, bewegwijzering</b>	<b>€</b>
<b>I1. Voorrangssituatie indien mogelijk gelijkwaardig (uitgangspunt: 30 BiBeKo)</b>	<b>Kort</b>	<b>Aanpassen borden</b>	<b>€</b>
I4. Als snelheid te hoog blijft: eventueel extra verhoogde kruispunten.	Lang	Locatie bepalen + ontwerp	€€€
Maatregelen Traject 3 <b>Beerse-Turnhout (4,9 km)</b>	Termijn	Actie	Kost
O1. Groen structuur BiBeKo en kwaliteit bebouwing	Continue	(in combinatie met andere herinrichting)	€
O2. Minder Hinder Parkeren en zwaar verkeer	Continue		€
<b>S1. Veranderen functie weg van Lokale 2 naar Lokale 3</b>	<b>Middellang</b>	<b>Procedure bepalen, overleg GBC</b>	<b>€</b>
<b>S2. Doortocht Beerse en Schoolomgevingen</b>	<b>Middellang</b>	<b>Ontwerp studie</b>	<b>€€€</b>
<b>G1. Instellen zone-30 BiBeKo zone 50 BuBeKo</b>	<b>Kort</b>	<b>Zone borden</b>	<b>€</b>
<b>I1. Voorrangssituatie indien mogelijk gelijkwaardig (uitgangspunt: 30 BiBeKo)</b>	<b>Kort</b>	<b>Aanpassen borden</b>	<b>€</b>
I4. Als snelheid te hoog blijft: eventueel extra verhoogde kruispunten.	Lang	Locatie bepalen + ontwerp	€€€
Maatregelen Traject 4 <b>Turnhout (1,7 km)</b>	Termijn	Actie	Kost
O1. Groen structuur BiBeKo en kwaliteit bebouwing	Continue	(in combinatie met andere herinrichting)	€€
O2. Minder Hinder Parkeren	Continue		€
<b>S3. Verbeteren herkenbaarheid en continuïteit</b>	<b>Kort</b>	<b>Fietssymbolen</b>	<b>€</b>
<b>G1. Instellen zone-30 BiBeKo zone 50 BuBeKo</b>	<b>Kort</b>	<b>Zone borden</b>	<b>€</b>
I3. Kwaliteit wegdek (kasseien)	Middellang	Comfortstrook	€€
I4. Als snelheid te hoog blijft: eventueel extra verhoogde kruispunten.	Lang	Locatie bepalen + ontwerp	€€€



## Bijlage 1 – Verslag werkbijeenkomst met gemeenten



### Opmaak Fietsplan Noorderkempen – Groene Routes

Projectwerkgroep - Gemeenten

12 maart 2015 – 10u15 – 18u

De Trappisten - Westmalle

## Verslag

### AANWEZIGEN

AANWEZIG:

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

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

## AGENDA

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

## VERGADERING

### 0. ALGEMEEN

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. ROUTE 3 – ARENDONK – TURNHOUT

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

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

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

### 4. ROUTE 2 – TURNHOUT – MALLE

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

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

## 5. ROUTE 8 LILSEDIJK

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

Leuven,

18 maart 2015



## Subsidies fietsinfrastructuur

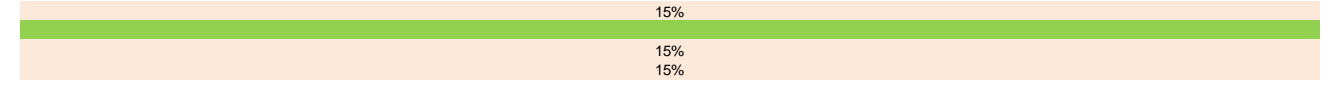
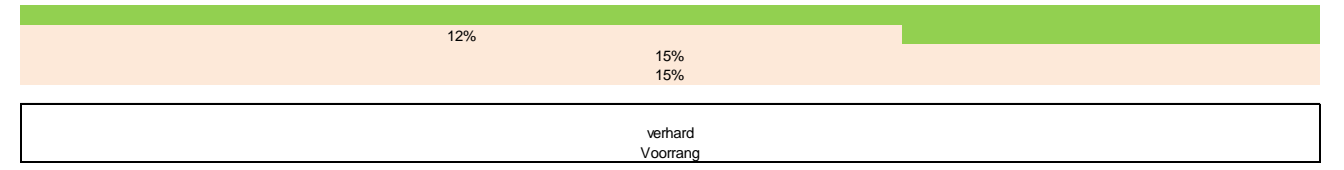
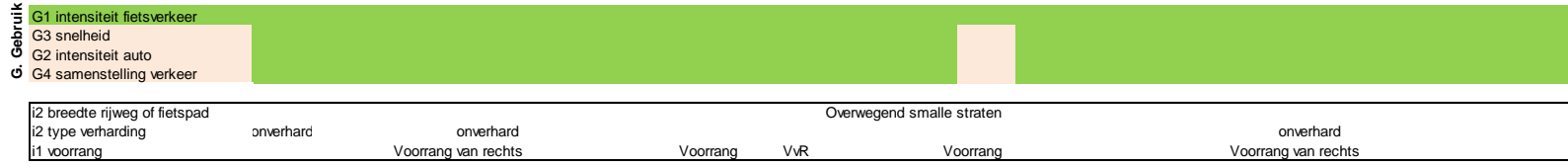
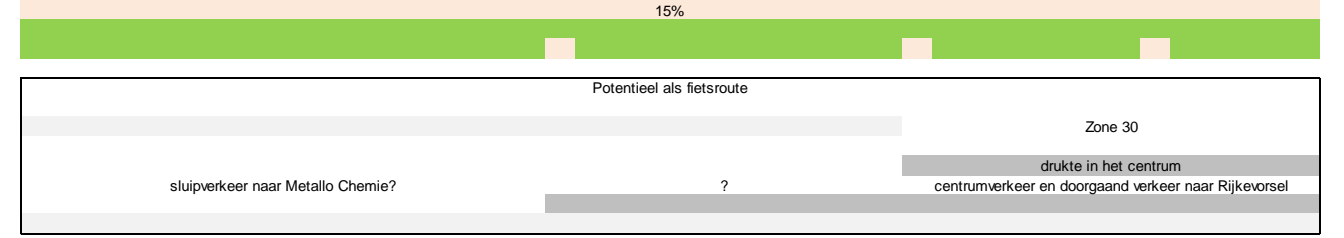
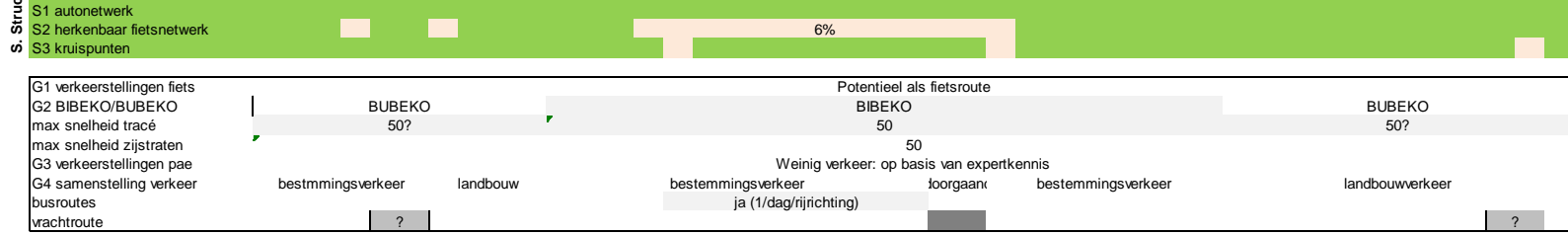
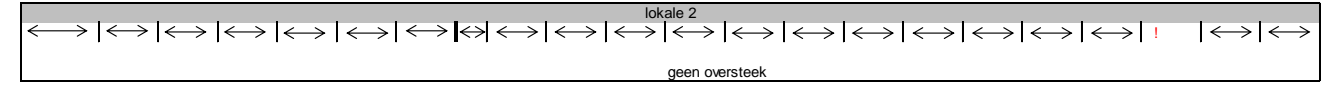
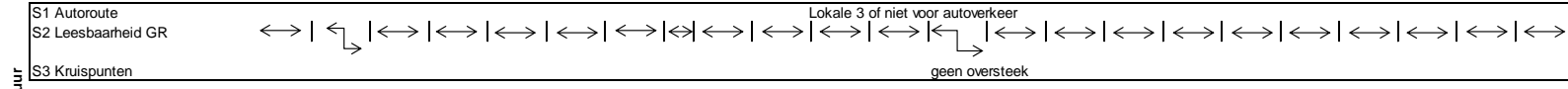
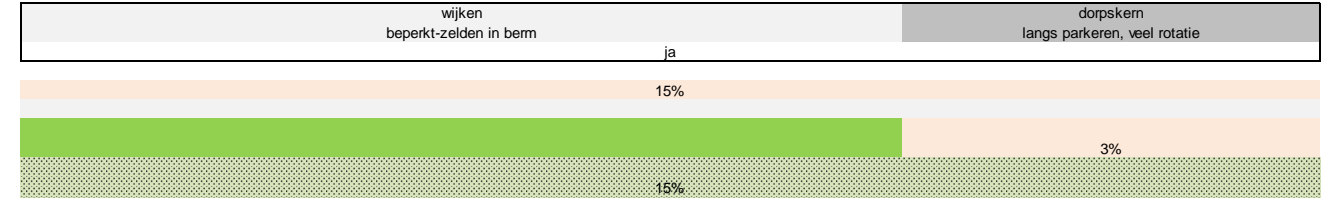
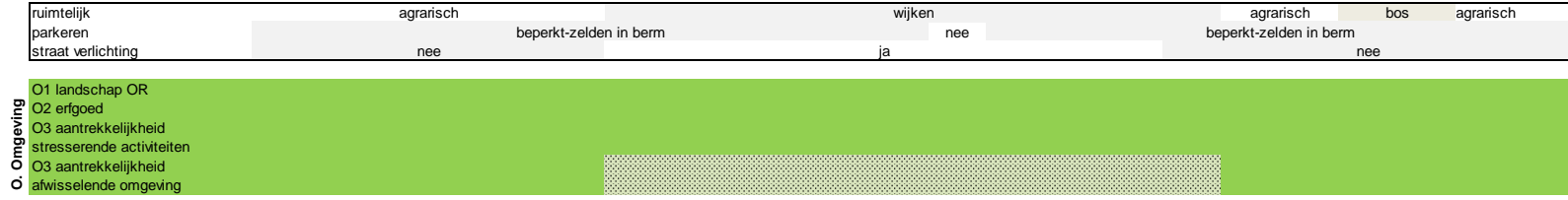
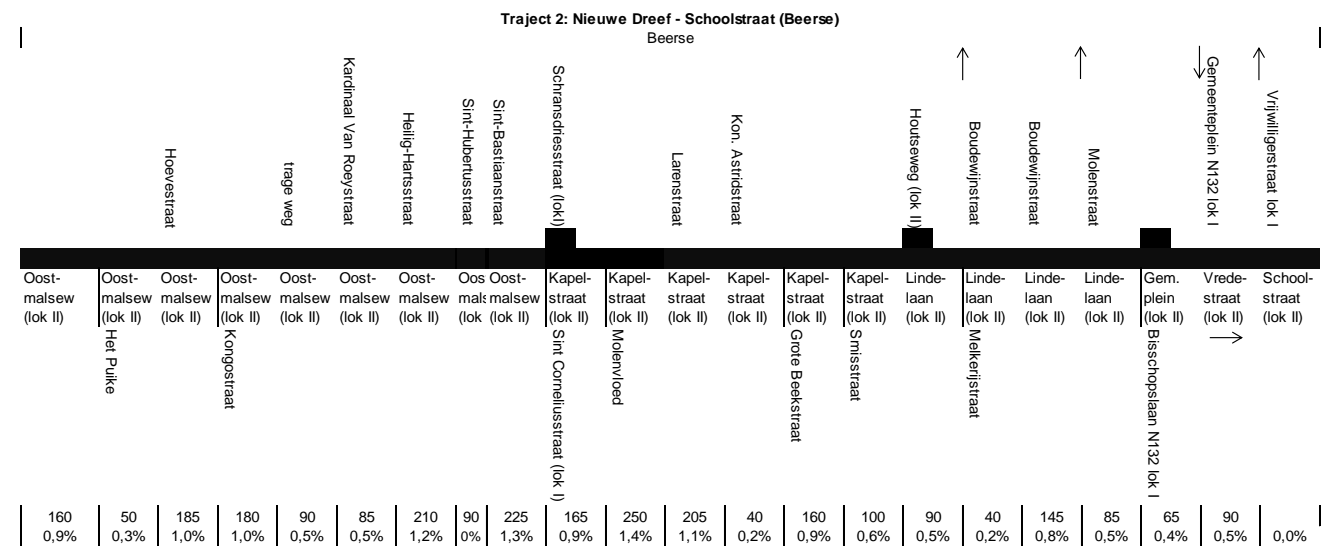
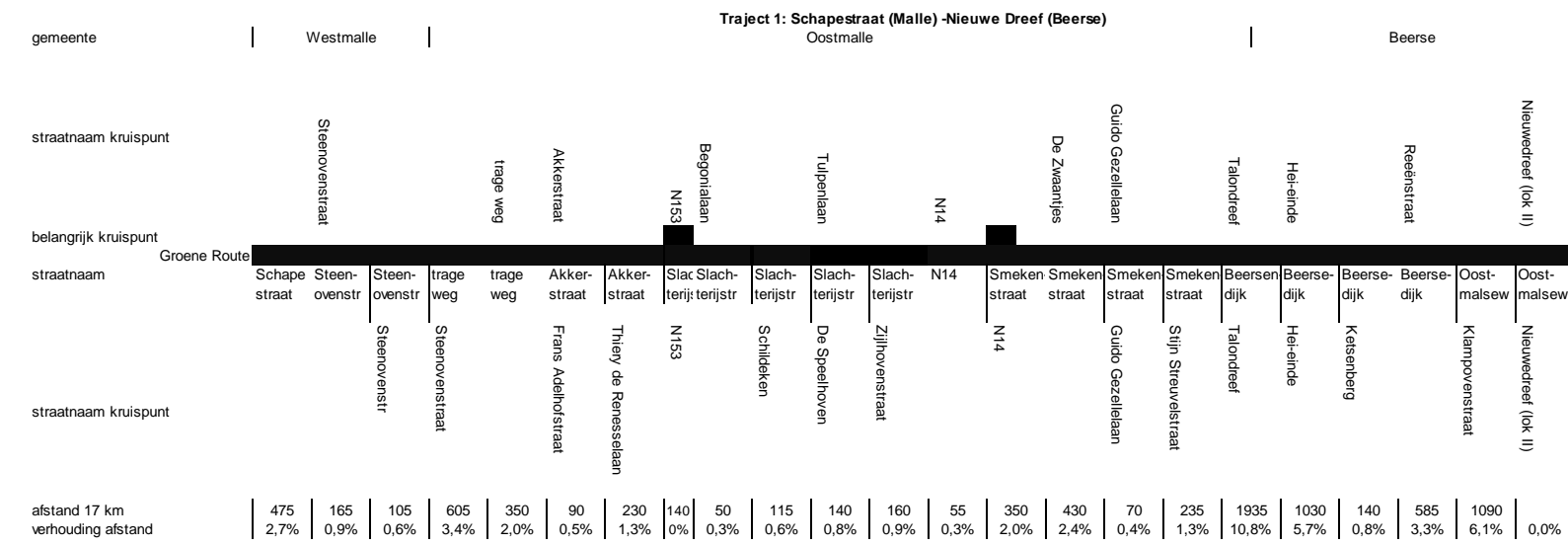
- Vanaf 1 maart 2015: nog meer focus op fietsostrades

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

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

## **Bijlage 2 – Excel tabel Analyse**

---



O Groenstructuur en kwalitatieve publiek	Verlichting?	Aandacht voor groen en kwaliteit bebouwing	Verlichting?
S Verbindingen realiseren	Herkenbaarheid	Herkenbaarheid	Oversteek
G Snelheid verlagen naar zone 30 (bibeko - F99)	Zone 30 of zone 50 instellen		Verkeer Metallo
I Voorrang van Rechts			
Vracht / Parkeren			zwaar verkeer
Oversteken / paaltjes	oversteek		oversteek
Herontwerp			
Bewegwijzering	Aansluiting op dorpskern	Verbinding met bestemmingen centrum	Verkeer Metallo richting noorden + Brug
Communicatie			

Aandacht voor groen en kwaliteit bebouwing	Aandacht voor groen en kwaliteit bebouwing
Veranderen naar Lokale 3	
Zone 30 of zone 50 instellen	
Voorrang van rechts instellen na aanpassen functie weg en herontwerp	
Aandacht zwaar verkeer	
Doortocht Beerse	
Bewegwijzering aanpassen zodat doorgaand verkeer dat andere routes kan gebruiken, niet automatisch door Beerse rijdt	

= goed  
 = binnen stedelijke context aanvaardbaar  
 = niet conform  
 R = voorrang van rechts  
 VA= voorrang afgeven

