

Dienst Mobiliteit

Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit

Groene Routes Noorderkempen
BEOORDELING GROENE FIETSROUTES
EN VOORSTEL VOOR MAATREGELEN
ROUTE 8: LILSEDIJK

Gemeenten Beerse, Vosselaar en Lille
8 mei 2015



Colofon

Aanbestedende overheid

Provincie Antwerpen
Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit
Dienst Mobiliteit

Contactpersoon

Mathias De Beucker
T: 03 240 66 53
E: mathias.debeucker@provincieantwerpen.be

Opdracht

Overheidsopdracht voor diensten

Voorwerp

Groene Routes Noorderkempen

Referentie opdrachtgever

PROJ-3013-0010

Gegevens Opdrachtnemer

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

Opsteller document

Marjolein de Jong
Wim De Beckker

Document

Beoordeling Groene Fietsroutes & voorstel voor maatregelen
Route 8: Lilsedijk

Inhoud

1. Inleiding	5
1.1. Probleemstelling / aanleiding	5 -
1.2. Doel van de opdracht.....	5 -
1.1 Wat zijn Groene Routes?	6 -
1.2 De selectie en beoordeling van een Groene Route	7 -
2. Analyse Lilsedijk (Route 8)	9
2.1. Omgeving	9 -
2.1.1. Landschap en groen.....	9 -
2.1.2. Bebouwing en erfgoed.....	10 -
2.1.3. Aantrekkelijkheid.....	10 -
2.1.4. Acties op niveau van 'Omgeving'	10 -
2.2. Structuur	11 -
2.2.1. Autonetwerk	11 -
2.2.2. Herkenbare fietsroute	12 -
2.2.3. Kruispunten auto-fietsnetwerk	13 -
2.2.4. Acties op niveau van 'Structuur'	13 -
2.3. Gebruik.....	13 -
2.3.1. Intensiteit fietsverkeer	14 -
2.3.2. Snelheid gemotoriseerd verkeer	14 -
2.3.3. Intensiteit autoverkeer.....	14 -
2.3.4. Samenstelling verkeer.....	14 -
2.3.5. Acties op niveau van 'Gebruik'.....	14 -
2.4. Inrichting en ontwerp	15 -
2.4.1. Voorrangssituatie	15 -
2.4.2. Wegbreedte en verharding.....	15 -
2.4.3. Fietsvoorzieningen	15 -
2.4.4. Snelheidsremming	16 -
2.4.5. Acties op niveau van 'Inrichting en ontwerp'	16 -
2.5. Samenvatting van de beoordeling en maatregelen.....	17 -
3. Het maatregelenpakket.....	18
3.1.1. Volgorde van de maatregelen.....	19 -
3.1.2. Actietabel	20 -
Bijlage 1 – Verslag werkbijeenkomst met gemeenten	21
Bijlage 2 – Excel tabel Analyse	28

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:

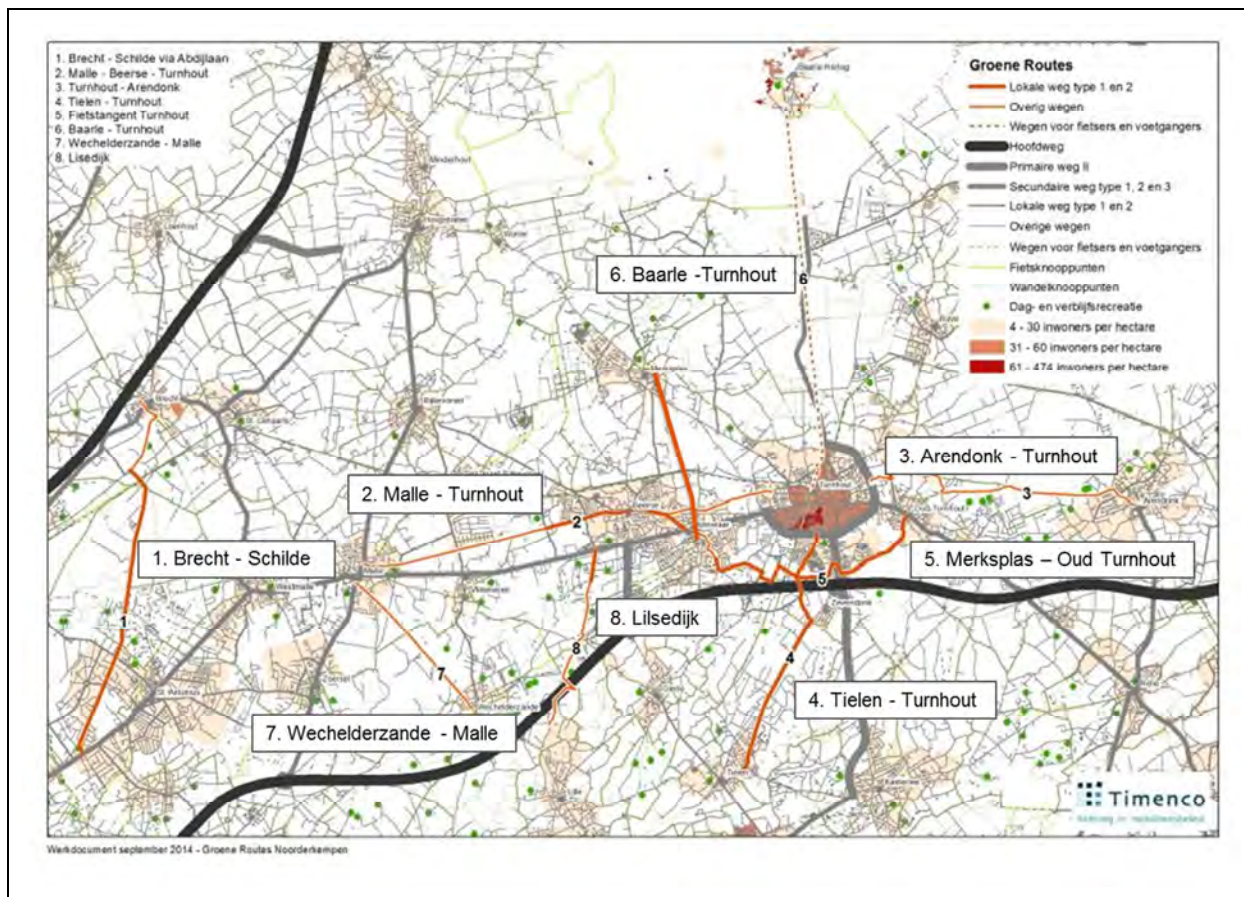
"De mobiliteitsstudie Noorderkempen voorziet de downgrading van verschillende lokale wegen. Waar deze wegen gelegen zijn in de groene kamers van de regio, kunnen zij dienst doen als functionele groene fietsroutes."

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.

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



Figuur 1 - De geselecteerde Groene Routes binnen de Noorderkempen

1.1 Wat zijn Groene Routes?

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

Bij Groene Routes¹ gaan we ervan uit dat er in principe **geen specifieke fietsinfrastructuur** zoals fietspaden wordt voorzien. Fietsers en auto's worden bij voorkeur gemengd en vaak maakt een Groene Route onderdeel uit van een groter gebied met gemengd fietsverkeer: zone-30 binnen de bebouwde kom en

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

zone-50 buiten de bebouwde kom. Groene Routes kunnen dus bestaan uit wegen waar geen autoverkeer is toegestaan zoals trage wegen en jaagpaden, maar het kunnen ook wegen zijn die worden gebruikt door autoverkeer, maar die volgens hun wegcategorie en inrichting gemengd fietsverkeer toe laten.

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

De analyse en de aanbevelingen in deze nota zijn gericht op het creëren van een kwalitatieve interessante en verkeersveilige Groene Route en 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 autoluwe en aangename omgeving met een hoge belevingswaarde;
- Over bestaande infrastructures die geen belangrijke verkeersfunctie meer hebben;
- Gemengd met autoverkeer, zonder aparte fietsinfrastructuur;
- Aanvullend op (BFF)fietsroutes die vaak langs wegen liggen met een belangrijke verkeersfunctie;
- Goed te vinden door logische ligging en eventuele bewegwijzering.

1.2 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 Lilsedijk (Route 8)

De Lilsedijk vormt een verbinding tussen bedrijventerrein Beerse Zuid en de noordrand van Lille en is ongeveer 7 km lang. De route start bij de N12 in Beerse en loopt dan eerst door een gebied met verschillende bedrijven en werkgelegenheidsvoorzieningen. Vervolgens gaat een groot deel van de route door een groengebied met een hoge belevingswaarde. Hier is ook verblijfsrecreatie te vinden (bijvoorbeeld de Lilse Bergen), een golfterrein en er liggen enkele vijvers. Het laatste deel van de route wordt gekenmerkt door een landelijke gebied met wat bebouwing en agrarische bedrijven. De route eindigt bij de N140 ten zuiden van de E34.

2.1. Omgeving

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
O1 Landschap en groen	<ul style="list-style-type: none"> 75% natuur, bos, groen en agrarisch gebied 13% milieubelastende industrie 	
O2 Bebouwing en erfgoed	<ul style="list-style-type: none"> Grootste deel van de route door een gebied met relictten en traditioneel landschap 	
O3 Aantrekkelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> Rustige route met smalle wegen Gedeelte buiten de bebouwde kom niet verlicht (?) 	O1. Indien verlichting BuBeKo toch nodig: verlichting kiezen die zo min mogelijk hinder veroorzaakt



2.1.1. LANDSCHAP EN GROEN

De voorziene route van Beerse via de Lilsedijk naar Lille 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. 75% van de route bestaat uit natuur, bos, groen en agrarische gebied.

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

2.1.2. BEBOUWING EN ERFGOED

Het grootste deel van de route loopt door landelijk gebied met relictzones. Het noordelijke deel van de route loopt door bebouwing en bedrijvigheid, maar ook deze zone heeft een groen karakter, onder andere door een sterke groenstructuur (dreven). Hier is ook de milieubelastende industrie te vinden wat een aandachtspunt vormt voor het groene karakter van de route.

Bebouwing en 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.

Het gedeelte van de route in bebouwd gebied is verlicht, het gedeelte buiten de bebouwde kom is vermoedelijk onverlicht. 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. Indien verlichting op dit traject 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.

Langs het noordelijk deel van de route wordt soms op de rijbaan geparkeerd, maar dit wordt niet gezien als hinderlijk voor de groene fietsroute omdat de parkeerroulatie beperkt is. 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

De aantrekkelijkheid van de route is als positief beoordeeld.

2.1.4. ACTIES OP NIVEAU VAN 'OMGEVING'

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

2.2. Structuur

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
S1 Autonetwerk	Gewenste routes voor auto zijn aantrekkelijker dan de GR 15% over lokale weg type 1 of 2 (nabij N12) Ontsluiting bedrijventerrein	S1. Weren doorgaand verkeer S2. Strandweg exclusief voor Lilse Bergen
S2 Herkenbare fietsroute	Aaneenschakeling verschillende trajecten Route is een alternatief voor de N132	S3. Herkenbaarheid van de route verbeteren
S3 Kruispunten	6,5 kilometer: 1 kruispunt per 6,5 km	



B1. Weren doorgaand verkeer

B2. Strandweg exclusief als toegang voor Lilse Bergen



Maatregelen

Kruispunt met de N12 - Antwerpseweg

2.2.1. AUTONETWERK

De route is ongeveer 7 km lang en voor het grootste deel autoluw. Het noordelijke deel van de route is een lokale 2, en heeft een verkeersfunctie voor de bedrijven die daar gevestigd zijn. Op dit gedeelte van de route rijdt ook vrachtverkeer dat bestemming heeft op het bedrijventerrein. Om van dit gedeelte een Groene Route te maken met gemengd verkeer zou de categorie van de weg moeten worden verlaagd naar een lokale 3 met een maximum snelheid van 30 km/u en het verkeer worden beperkt tot strikt lokaal. Indien de snelheid niet wordt verlaagd, dan zijn gescheiden fietsvoorzieningen noodzakelijk. De gemeente heeft hiervoor inmiddels een plan gemaakt. Bovendien is het de bedoeling om de doorgaande rijrichting zo vorm te geven dat het verkeer op het bedrijventerrein op het bedrijventerrein blijft (bocht naar rechts) en niet het vervolg van de Lilsedijk neemt.



Figuur 2 – Vrachtverkeer wordt door wegontwerp naar rechts van bedrijventerrein geleid om te voorkomen dat ze ongewild op de Groene Route terecht komen.

Het recreatiegebied Lilse Bergen trekt verkeer aan via de N132. Hier is het van belang dat de toegang via de Strandweg niet wordt gebruikt voor sluipverkeer. De brug over de E34 is toegankelijk voor alle verkeer, en wordt beperkt gebruikt.

Het huidige autonetwerk hebben we negatief beoordeeld vanwege het gedeelte over het bedrijventerrein.

2.2.2. HERKENBARE FIETSRUTE

De Groene Route loopt over verschillende soorten infrastructuur: rustige woonstraten, trage wegen, door het bos, en gaat met een brug over de E34. Op verschillende locaties vormt de continuïteit van de route een aandachtspunt. Hier en daar kan de leesbaarheid van de route een probleem vormen. De aanwezigheid van de Groene Route kan worden gecommuniceerd via kanalen zoals kaarten, schoolroutekaarten en de gemeentelijke websites

De route vormt voor fietsers een logische verbinding tussen Beerse en Lille, maar is op terrein niet eenvoudig te vinden. Het is mogelijk om de herkenbaarheid op cruciale plekken te vergroten door het toepassen van markeringen op de rijbaan (zie figuur 3). Een andere optie is gebruik te maken van reguliere bewegwijzering, bijvoorbeeld wit bord met groene letters met bestemming er op.



Figuur 3 - Voorbeeld van versterken van de herkenbaarheid van het vervolg van de Groene Route door markeringen

Voor het zuidelijke deel, het gedeelte tussen Lille en de E34, hebben we de volgende twee varianten meegenomen in de beoordeling:



Via de E34 en de noordkant van Lille via de Oevelbergweg is een goed optie voor een Groene Route omdat deze weg rustig is en een relatief smal profiel heeft.

Vanaf de brug met de E34 via Rolleken – Houtzijde – de Dijken – Hoeksken tot het centrum van Lille. De weg is breed, 6 meter beton, maar wel rustig.

De optie om gebruik te maken van mountainbikeroute langs de E34 en vervolgens van de Oevelbergweg over de E34 is niet weerhouden vanwege de kwaliteit van de mountainbike route voor reguliere fietsers. Indien de kwaliteit verbeterd zou worden, dan zou er een andere route voor de mountainbikers gevonden moeten worden. De combinatie van mountainbikeroute en functionele fietsroute gaat niet samen.

De herkenbaarheid van de route vormt een aandachtspunt en we hebben de route daarom negatief beoordeeld.

2.2.3. KRUISPUNTEN AUTO-FIETSNETWERK

Er zijn op de route geen kruispunten tussen het auto- en het fietsnetwerk die hinderlijk zijn voor fietsers. De E34 wordt ongelijkvloers gekruist. De N12 en de N153 aan de uiteinden van de route vormen een aandachtspunt voor fietsers.

We hebben dit onderdeel positief beoordeeld.

2.2.4. ACTIES OP NIVEAU VAN 'STRUCTUUR'

S1. Weren verkeer bedrijventerrein op rest van de Groene Route

S2. Strandweg exclusief voor Lilse Bergen

S3. Herkenbaarheid van de route verbeteren

2.3. Gebruik

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
G1 Intensiteit fietsverkeer	Logische verbinding voor fietsers. BFF route.	
G2 Snelheid gemotoriseerd verkeer	50 binnen bebouwde kom. Buitengebied: ook 50?	G1. Snelheid over hele traject verlagen tot 50 buiten bebouwde kom en 30 binnen bebouwde kom
G3 Intensiteit autoverkeer	Niet bekend. Geen doorgaande route: rustig.	
G4 Samenstelling verkeer	Lokaal verkeer met vrachtverkeer op het noordelijke deel van de route.	

2.3.1. INTENSITEIT FIETSVRKEER

Er zijn geen gegevens bekend over de fietsintensiteiten, maar de route vormt een logische verbinding tussen Beerse en Lille via een aantrekkelijk traject. Bovendien loopt de route langs verschillende attractiepunten zoals de dagrecreatiegebieden. Vooral in de weekenden wordt de route veel door fietsers gebruikt.

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. Echter, de gedeeltes door Beerse lopen over een drukker weg (Lokale II) waar een snelheid van 50 km/u te hoog is voor het mengen van fietsers met auto's. Om dat te kunnen realiseren moet de snelheid verlaagd worden tot 30 km/u en dient het profiel heringericht te worden. De gemeente heeft inmiddels studiewerk klaar voor fietspaden op het gedeelte bedrijventerrein. De gedeeltes door het buitengebied hebben een te hoge snelheid voor het mengen van fietsers met autoverkeer. Snelheid van 50 km/u zal moeilijk te handhaven zijn, maar verlagen van snelheidsregime zal – op termijn – wel een verlaging van de snelheid meebrengen.

We hebben dit onderdeel als negatief beoordeeld.

2.3.3. INTENSITEIT AUTOVERKEER

Het grootste deel van de route is autoluw. Uitzondering vormt het noordelijke deel van de route door het bedrijventerrein van Beerse waar de intensiteiten hoger zijn, vooral tijdens de shift wissels. Het gaat hier wel vooral om bestemmingsverkeer.

Ondanks de hogere intensiteiten tijdens shift wissel hebben we dit onderdeel als positief beoordeeld.

2.3.4. SAMENSTELLING VERKEER

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 de aanwezigheid van zwaar verkeer met bestemming op het bedrijventerrein. Door dit gebruik is over dit traject een groene route met gemengd verkeer niet direct mogelijk.

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.

2.4. Inrichting en ontwerp

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
i1 Voorrangssituatie	Grote delen van de Lilsedijk hebben voorrang van rechts	i1. Lokale 3 uitvoeren als verblijfsgebied met voorrang van rechts
i2 Wegbreedte en verharding	Smalle wegen, soms met belijning Gedeelte van de route onverhard (zuidelijke deel)	i2. Belijning niet vervangen i3. Onverharde gedeeltes voorzien van dolomiet of gelijkwaardig i4. Regelmatig inspectie/onderhoud onverharde delen
i3 Fietsvoorzieningen	In principe geen fietsvoorzieningen	i5. Gedeelte met vrachtverkeer: gescheiden voorzieningen
i4 Snelheidsremming	Gedeelte tegen de N12 aan: verhoogde kruispunten	i6. Indien op termijn nodig: aanvullende verhoogde kruispunten



Verhoogde kruispunten: ook elders toepassen



Belijning niet vervangen

Huidige situatie

2.4.1. VOORRANGSSITUATIE -

Gedeeltes van de route hebben voorrang van rechts, maar niet overal. -

We hebben de voorrangssituatie als niet conform beoordeeld. -

2.4.2. WEGBREEDE EN VERHARDING

De route gaat over smalle wegen die soms belijning hebben. Meer dan de helft van de route bestaat nu uit een zandweg. Voor het fietscomfort is dit niet ideaal.

De route via Rolleken – Hoeksken gaat over een betonweg van 6 meter breed. Aanpassen van de breedte is gezien de hoeveelheid verkeer niet nodig, maar zou wel een kwaliteitsverbetering betekenen voor de fietsroute.

Wegbreedte en verharding is als niet conform beoordeeld.

2.4.3. FIETSVORZIENINGEN

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.

Vanwege het vrachtverkeer op het noordelijke deel van de route zijn hier toch aparte fietsvoorzieningen gewenst. Dit hangt samen met de hoeveelheid en het type vrachtverkeer en de functie van de weg (nu lokale 2). Het studiewerk voor de aanleg van fietspaden op dit gedeelte is klaar. De uitvoering volgt binnenkort.

Omwille van de aanwezigheid van het vrachtverkeer hebben we fietsvoorzieningen als negatief beoordeeld.

2.4.4. SNELHEIDSREMMING

Verschillende kruispunten hebben nu snelheidsremmende maatregelen, vooral 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.

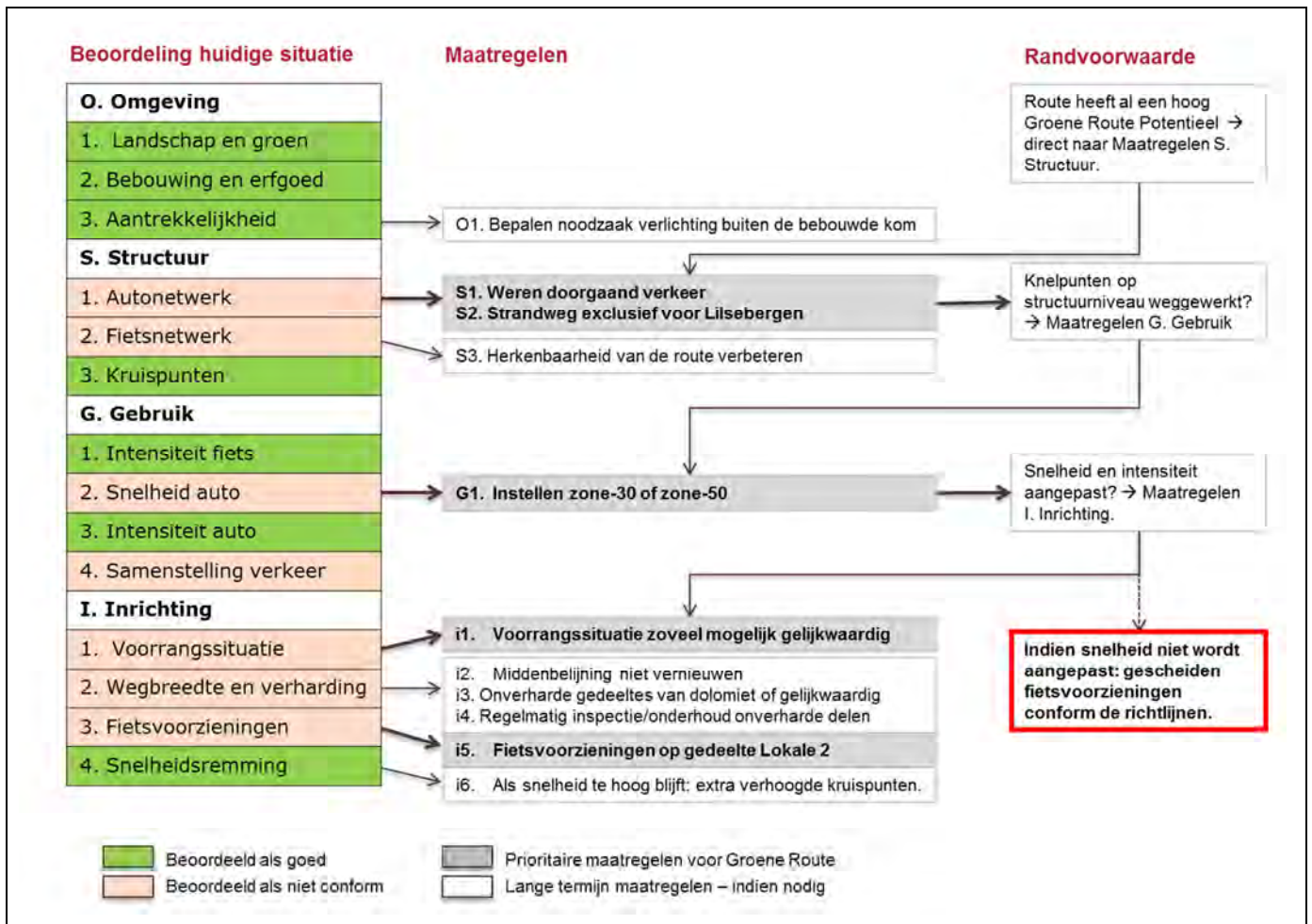
2.4.5. ACTIES OP NIVEAU VAN 'INRICHTING EN ONTWERP' -

- I1. Lokale 3 uitvoeren als verblijfsgebied met voorrang van rechts. -
- I2. Belijning niet vervangen. -
- I3. Onverharde gedeeltes voorzien van dolomiet of gelijkwaardig. -
- I4. Comfort onverharde gedeelte monitoren: opnemen in onderhoudsplanning of -aanpassen.
- I5. Gedeelte met vrachtverkeer: gescheiden voorzieningen.
- I6. Eerst proberen zonder extra snelheidsremmende voorzieningen. Als de snelheid te hoog blijft, dan kunnen verhoogde kruispunten worden voorzien op een beperkt aantal kruispunten.

2.5. Samenvatting van de beoordeling en maatregelen

gemeente	Beerse										Lille											
belangrijke kruispunten	Groene Route																					
straatnaam	Lilsedijk	Lilsedijk	Lilsedijk	Lilsedijk	Lilsedijk	trageweg	trageweg	Haarle- beek	Haarle- beek	Haarle- beek	Haarle- beek	Haarle- beek	Herre- gracht	Herre- gracht	Herre- gracht	Oevelen- berg	Oevelen- berg	Oevelen- berg	Oevelen- berg	Oevelen- berg	Oevelen- berg	
afstand 7 km	390	220,0	310,0	545,0	325,0	320,0	705,0	175,0	155,0	50,0	830,0	170,0	895,0	395,0	300,0	325,0	60,0	220,0	400,0	240,0		
verhouding afstand	6%	3%	4%	8%	5%	5%	10%	2%	2%	1%	12%	2%	13%	6%	4%	5%	1%	3%	6%	3%		
ruimtelijk parkeren	industrie soms op rijweg																					
straat verlichting	ja																					
attractiepolen	bedrijventerrein, werkruimte, sterke groenstructuur - dreef																					
Beleving	matig																					
O1 landschap open ruimte	zeer goed																					
O2 Bebouwing & erfgoed	goed																					
A3 aantrekkelijkheid: activiteiten																						
C O3 aantrekkelijkheid: omgeving																						
S1 Autoroute	lokale II																					
S2 Leesbaarheid GR	lokale III of niet toegankelijk voor auto																					
S3 Kruispunten																						
S1 autonetwerk																						
S2 fietsnetwerk																						
S3 kruispunten																						
G1 verkeerstellingen fiets	Potentieel als fietsroute BUBEKO																					
G2 BIBEKO/BUBEKO																						
max snelheid tracé																						
max snelheid zijstraten	druk spits + shiften																					
G3 verkeerstellingen pae	bestemmings verkeer																					
G4 samenstelling verkeer	nauwelijks verkeer? weinig verkeer: op basis van expertkennis																					
busroutes	Geen Busroute																					
vrachtroute	ja																					
G1 intensiteit fietsverkeer																						
G2 snelheid																						
G3 intensiteit auto																						
G4 samenstelling verkeer																						
breedte rijweg of fietspad	7	7	7	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5
type verharding	beton			asfalt													beton					
voorrang	zand																					
type kruispunt																						
I1 voorrangssituatie																						
I2 wegbreedte + verharding																						
I3 fietsvoorzieningen																						
I4 snelheidsremming																						
O Groenstructuur en kwalitatieve publieke ruimte																						
S Verlagen wegcategorie	Lokale 3																					
Weren doorgaand verkeer																						
Strandweg exclusief Lilsbergen	Rondom aansluiting N132																					
Brug over E34 exclusief fiets en landbouw	sluis																					
Verbeteren herkenbaarheid route																						
G Snelheid verlagen naar zone 30 (bibeko - F99) of 50 (bubeko)	visie																					
Bepalen vrachtverkeer en omvang																						
I Verblifsgebied - voorrang van	Consistente vormgeving kruispunten																					
Middenbelijning niet vervangen	Gedeeltes met middenbelijning: niet vervangen																					
Zandweg: verbeteren	Aanpassen materiaal: dolomiet																					
Monitoren comfort onverharde weg	Monitoren staat van de weg: onderhoudsplan																					
Fietsvoorzieningen bedrijventerrein	Gescheiden fietspad																					
Verhoogde kruispunten	Als snelheid te hoog blijft: op termijn extra snelheidsremming (bijvoorbeeld verhoogde kruispunten)																					

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.

3.1.1. VOLGORDE VAN DE MAATREGELEN

De maatregelen zijn geordend naar volgtijdelijkheid. Het gehele traject is geschikt als Groene Route. Op de volgende pagina zijn de maatregelen opgenomen in een actietabel.

1. - In het geval van de route van Beerse naar Lille via de Lilsedijk scoort Omgeving hoog. De route heeft een hoog Groene Route potentieel waardoor het zinvol is om ook naar de volgende niveaus te kijken. Het deel van de route dat door 'groen' loopt 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 weren van doorgaand verkeer. Als flankerende maatregel zijn vooral ingrepen nodig om automobilisten te wijzen op de gewenste route voor doorgaand verkeer. 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. Herkenbaarheid is daarom een belangrijk aandachtspunt.
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 niet mogelijk. Het gedeelte in Beerse wordt nu ook gebruikt door vrachtverkeer dat bestemming heeft op het bedrijventerrein. Gezien de hoeveelheid verkeer is mengen van fietsers niet mogelijk en zijn gescheiden fietsvoorzieningen gewenst.
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. Ongeveer de helft van de route is nu een zandweg: omwille van het comfort van fietsers dient dit te worden verbeterd en ook te worden onderhouden.

3.1.2. ACTIETABEL

De maatregelen in **vet** zijn in ieder geval nodig om het traject als Groene Route in te richten. De overige maatregelen zijn ondersteunend. Voor de kosten hebben we een onderverdeling in orde grootte gehanteerd.

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

Maatregelen Lilsedijk (7 km)	Termijn	Actie	Ko st
O1. Indien verlichting BuBeKo toch nodig: verlichting kiezen die zo min mogelijk hinder veroorzaakt	Middella ng	Indien nodig visie opstellen + implementeren	€€
S1. Weren verkeer bedrijventerrein op rest van de route	Kort	Verkeer door wegontwerp juiste kant leiden (voorrangsbocht)	€€
S2. Strandweg exclusief voor Lilsebergen	Kort	Borden, communicatie	€
S3. Verbeteren herkenbaarheid en continuïteit	Kort	Communicatiekanalen	€
G1. Instellen zone-30 BiBeKo zone 50 BuBeKo	Kort	Zone borden + verkeersreglement	€
I1. Hele traject op lokale 3 uitvoeren als verblijfsgebied met voorrang van rechts	Kort	Bebording + verkeersreglement	€
I2. Middenbelijning niet vervangen	Continue	Opnemen in onderhoudsplan	●
I3. Kwaliteit wegdek (onverharde stukken)	Kort	Dolomiet of gelijkwaardig	€€
I4. Comfort onverharde gedeelte monitoren: opnemen in onderhoudsplanung of aanpassen	Continue	Kwaliteit monitoren	€
I5. Gescheiden fietsvoorzieningen op traject met vrachtverkeer bedrijventerrein	Kort	Dossier opstellen (reeds actie bij de gemeente)	●
I6. Als snelheid te hoog blijft: eventueel extra verhoogde kruispunten	Lang	Locatie bepalen + ontwerp. Alleen indien echt nodig	€€

Bijlage 1 – Verslag werkbijeenkomst met gemeenten



Opmaak Fietsplan Noorderkempen –
Groene Routes

Projectwerkgroep - Gemeenten

12 maart 2015 – 10u15 – 18u

De Trappisten - Westmalle

Verslag

AANWEZIGEN

AANWEZIG:

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

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

AGENDA

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

VERGADERING

0. ALGEMEEN

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

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

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

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

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

1. ROUTE 6 – TURNHOUT – BAARLE-HERTOG

1. De gemeenten beamen dat de grootste problemen zich bevinden op structuurniveau
2. Turnhout vraagt om mogelijk de kruispunten in de tabel te benoemen om de leesbaarheid te bevorderen
3. **Gebruik:** de snelheid is te hoog op de kruisingen (zijstraten) – fietsers komen uit het bos bij een slechte zichtbaarheid. Dit doet zich voor aan Heizijde, Dennenstraat en Domborgstraat,
4. Er is nu trajectcontrole op de N119 en dit is niet mogelijk bij verschillende snelheidsregimes, een snelheidsverlaging t.h.v. de kruisingen met het Belslijntje is dan ook geen optie.
5. Baarle-Hertog ziet fietsers in de voorrang niet zitten in de bebouwde kom. Iedereen ziet wel mogelijkheden op kruisingen met zeer rustige landelijke wegen, maar er is twijfel over de veiligheid omdat het principe niet gekend is. Turnhout: Afwisselen van voorrangsprincipe is verwarrend en nadelig voor de continuïteit, leesbaarheid en de veiligheid. Daarom als uitgangspunt dat de fietser bij alle kruispunten voorrang moet geven.
6. Baarle-Hertog: het is niet wenselijk het aantal verkeersborden uit te breiden om de voorrangregels aan te duiden.
7. Ravels: pleit voor de herinrichting van de fietsoversteken met de N-wegen. In de onderhoudswerken van AWW wordt in 2015 een herasfaltering voorzien op de N132 vanaf de N119 over ongeveer 500 m, in 2016 wordt het kruispunt N119-N132 heringericht. Er is eveneens een goedgekeurde module 13 voor de N132 waarbij de oversteek van het Belslijntje ook wordt heringericht, bajonet alvorens men de N132 kan oversteken. Timing is echter niet gekend, jammer dat alle werken zo versnipperd aangepakt worden. Ravels pleit voor een veilige fietsverbinding vanaf het Belslijntje via de N132 richting hun bedrijventerrein en woonwijken.
8. Het 70 km/u regime kan niet verlaagd worden. De 3 oversteken 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 oversteken 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 oversteken;
 - Pro actieve inrichting en maatregelen;
 - De snelheid van het gemotoriseerd verkeer dient ter hoogte van de oversteken zo laag mogelijk te zijn.
14. De oversteek Hollandsestraat – station dient bij de herinrichting van het station bijzondere aandacht te krijgen.
15. Bij voorkeur worden kansen meegenomen in het structureel onderhoud van AWW. Noodzakelijk is dan ook dat er tijdig tussen de actoren wordt gecommuniceerd.
16. **Verlichting:**
 - Bubeka: bij voorkeur onverlicht
 - Negatieve ervaring in Ravels met verlichting die enkel brand op detectie, licht niet enkel op bij fietsers en wandelaars, maar ook door dieren die passeren.
 - Proefprojecten lopen met groene LED verlichting in Nederland. (graag info bezorgen aan provincie)
 - Probleem is sociale veiligheid (fiets heeft zelf goede verlichting om te kunnen rijden in het donker)

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

2. ROUTE 3 – ARENDONK – TURNHOUT

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

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

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

4. ROUTE 2 – TURNHOUT – MALLE

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

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

5. ROUTE 8 LILSEDIJK

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

Leuven,

18 maart 2015

Subsidies fietsinfrastructuur

Vanaf 1 maart 2015: nog meer focus op fietsostrades

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

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

Bijlage 2 – Excel tabel Analyse

gemeente	Beerse										Lille																								
straatnaam kruispunt		Toekomstlaan	Dennelaan			Beerseheide	Hazenpad	Bosmierpad	Strandweg	trage weg		brug E34						Oevelenberg	Oevelenberg	Kauwenberg		N153													
belangrijke kruispunten	N12											E34										N153													
straatnaam	Groene Route	Lilsedijk	Lilsedijk	Lilsedijk	Lilsedijk	Lilsedijk	trageweg	trageweg	Haarlebeek	Haarlebeek	Haarlebeek	Haarlebeek	Haarlebeek	Herregracht	Herregracht	Herregracht	E34	Oevelenberg	Oevelenberg	Oevelenberg	Oevelenberg	Oevelenberg	Oevelenberg												
straatnaam kruispunt	N12	Rouwbergskens		Industrieweg	trage weg				Haarlebeek		zandweg	Visbeekdries	trage weg	trage weg	Eendendreef	E34		Bredestraat			Trage weg	N153													
afstand 7 km	390	220,0	310,0	545,0	325,0	320,0	705,0	175,0	155,0	50,0	830,0	170,0	895,0	395,0			300,0	325,0	60,0	220,0	400,0	240,0													
verhouding afstand	6%	3%	4%	8%	5%	5%	10%	2%	2%	1%	12%	2%	13%	6%			4%	5%	1%	3%	6%	3%													
		bos										tracé varianten mogelijk																							
ruimtelijk parkeren		industrie														agrarisch																			
straat verlichting		soms op rijweg																																	
attractiepolen		ja bedrijventerrein, werkgelegenheid, sterke groenstructuur - dreef				landschap										landchap, vijver																			
Beleving		matig														zeer goed										goed									
O1 landschap open ruimte	Voldoet aan uitgangspunten Groene Route																																		
O2 Bebouwing & erfgoed	Voldoet aan uitgangspunten Groene Route binnen context van een bebouwd gebied																																		
O3 aantrekkelijkheid: activiteiten	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
O3 aantrekkelijkheid: omgeving	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
S1 Autoroute	lokale II										lokale III of niet toegankelijk voor auto																								
S2 Leesbaarheid GR	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
S3 Kruispunten	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
S1 autonetwerk	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
S2 fietsnetwerk	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
S3 kruispunten	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
G1 verkeerstellingen fiets	Potentieel als fietsroute BUBEKO																																		
G2 BIBEKO/BUBEKO	Potentieel als fietsroute BUBEKO																																		
max snelheid tracé	Potentieel als fietsroute BUBEKO																																		
max snelheid zijstraten	Potentieel als fietsroute BUBEKO																																		
G3 verkeerstellingen pae	druk spits + shiften										Weinig verkeer: op basis van expertkennis																								
G4 samenstelling verkeer	bestemmings verkeer										nauwelijks verkeer?																								
busroutes	Geen Busroute																																		
vrachtroute	bestemmingsverkeer en landbouwverkeer																																		
G1 intensiteit fietsverkeer	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
G2 snelheid	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
G3 intensiteit auto	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
G4 samenstelling verkeer	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
I1 voorrang	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
I2 wegbreedte + verharding	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
I3 fietsvoorzieningen	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
I4 snelheidsremming	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
O Groenstructuur en kwalitatieve publieke ruimte	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
S Verlagen wegcategorie	Lokale 3																																		
Weren doorgaand verkeer	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
Strandweg exclusief Lisebergen	Rondom aansluiting N132																																		
Brug over E34 exclusief fiets en landbouw	sluis																																		
Verbeteren herkenbaarheid route	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
G Snelheid verlagen naar zone 30 (bibeko - F99) of 50 (bubeko)	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
Bepalen vrachtverkeer en Menge	visie																																		
I Verblifsgebied - voorrang van	Consistente vormgeving kruispunten																																		
Middenbelijning niet vervangen	Gedeeltes met middenbelijning: niet vervangen																																		
Zandweg: verbeteren	Aanpassen materiaal: dolomiet																																		
Monitoren comfort onverharde weg	Monitoren staat van de weg: onderhoudsplan																																		
Fietsvoorzieningen bedrijventerrein	Gescheiden fietspaden																																		
Verhoogde kruispunten	Als snelheid te hoog blijft: op termijn extra snelheidsremming (bijvoorbeeld verhoogde kruispunten)																																		
Bewegwijzering	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		
Communicatie	Voldoet niet aan uitgangspunten Groene Route																																		

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

R = voorrang van rechts
VA= voorrang afgeven