

**Dienst Mobiliteit**

Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit



Groene Routes Noorderkempen  
BEOORDELING GROENE FIETSROUTES  
EN VOORSTEL VOOR MAATREGELEN  
**Route 3: Arendonk – Turnhout**

Gemeenten Arendonk, Oud-Turnhout 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 3: Arendonk - 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 Arendonk – Turnhout (route 3).....</b>	<b>9</b>
2.1. Omgeving .....	9 -
2.1.1. Landschap en groen.....	10 -
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 .....	11 -
2.2.3. Kruispunten auto-fietsnetwerk .....	13 -
2.2.4. Acties op niveau van 'Structuur' .....	13 -
2.3. Gebruik.....	14 -
2.3.1. Intensiteit fietsverkeer .....	14 -
2.3.2. Snelheid gemotoriseerd verkeer .....	14 -
2.3.3. Intensiteit autoverkeer.....	15 -
2.3.4. Samenstelling verkeer.....	15 -
2.3.5. Acties op niveau van 'Gebruik'.....	15 -
2.4. Inrichting en ontwerp .....	15 -
2.4.1. Voorrangssituatie .....	16 -
2.4.2. Wegbreedte en verharding.....	16 -
2.4.3. Fietsvoorzieningen .....	17 -
2.4.4. Snelheidsremming .....	17 -
2.4.5. Acties op niveau van 'Inrichting en ontwerp' .....	17 -
2.5. Samenvatting van de beoordeling .....	18 -
<b>3. Het maatregelenpakket.....</b>	<b>19</b>
1.1. Voorstel maatregelen.....	19 -
3.1.1. Volgorde van de maatregelen.....	19 -
3.1.2. Groene Route in gedeeltes .....	20 -
3.1.3. Overzicht van de maatregelen .....	22 -
3.2. Analyse varianten Missing Link.....	23 -
3.2.1. Bestaande route .....	23 -

3.2.2.	Variant A .....	24 -
3.2.3.	Variant A' .....	25 -
3.2.4.	Variant A'' .....	26 -
3.2.5.	Variant B .....	27 -
3.2.6.	Voorkeurvariant .....	28 -
<b>Bijlage 1 – Verslag werkbijeenkomst met gemeenten .....</b>		<b>29</b>
<b>Bijlage 2 – Excel tabel Analyse .....</b>		<b>36</b>

**Leeswijzer:**

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

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

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

# 1. Inleiding

## 1.1. Probleemstelling / aanleiding

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

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

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

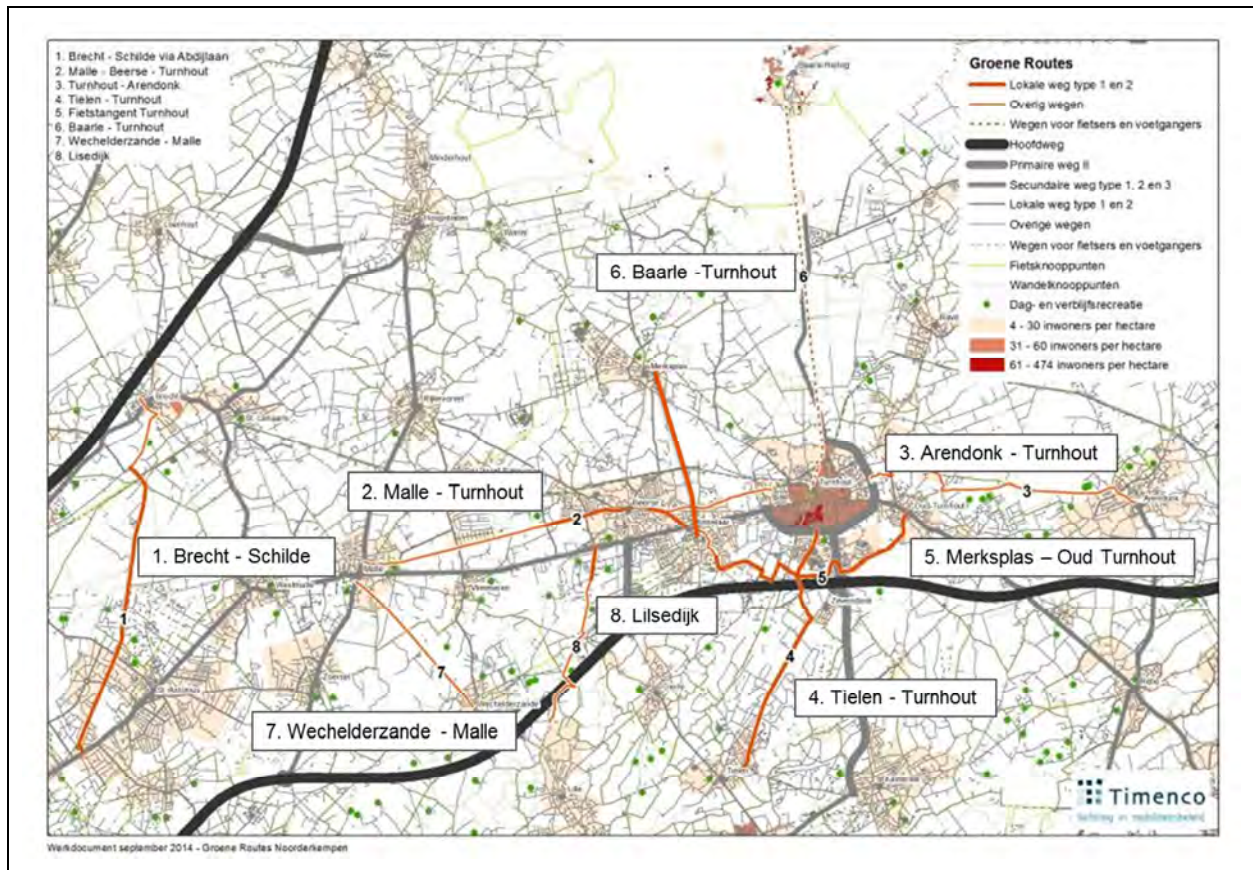
## 1.2. Doel van de opdracht

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

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

Het gaat hierbij om de volgende routes:

Potentiele groene routes:
1. Brecht-Schilde via Abdijlaan (relatie met bruggen van het Kanaal Schoten-Turnhout-Dessel)
2. Malle-Turnhout
<b>3. Turnhout-Arendonk</b>
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

<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.

bij voorkeur gemengd en vaak maakt een Groene Route onderdeel uit van een groter gebied met gemengd fietsverkeer: zone-30 binnen de bebouwde kom en zone-50 buiten de bebouwde kom. Groene Routes kunnen dus bestaan uit wegen waar geen autoverkeer is toegestaan zoals trage wegen en jaagpaden, maar het kunnen ook wegen zijn die worden gebruikt door autoverkeer, maar die volgens hun wegcategorie en inrichting gemengd fietsverkeer toe laten.

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

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

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

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

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

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

#### **Het cascadeprincipe**

Het is niet altijd eenvoudig om te bepalen of een bepaald traject zich daadwerkelijk leent voor de ontwikkeling als Groene Route en welke maatregelen hiervoor minimaal nodig zijn. Voor de beoordeling van een mogelijke groene route hanteren we het '**cascadeprincipe**' waarbij we steeds gedetailleerder naar de route kijken. Om de kwaliteit van een Groene Route inzichtelijk te maken en te bepalen welke maatregelen nodig zijn, wordt het



traject eerst getoetst op het hoogste schaalniveau, Omgeving, vervolgens op niveau van Structuur, dan op Gebruik en pas in laatste instantie op niveau van Inrichting/ontwerp.

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

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

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

## Stappenplan

1. **Selecteer** een mogelijke Groene Route o.b.v. aanwezige potenties, zoals:
  - Functionele fietsroute over infrastructuur 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?



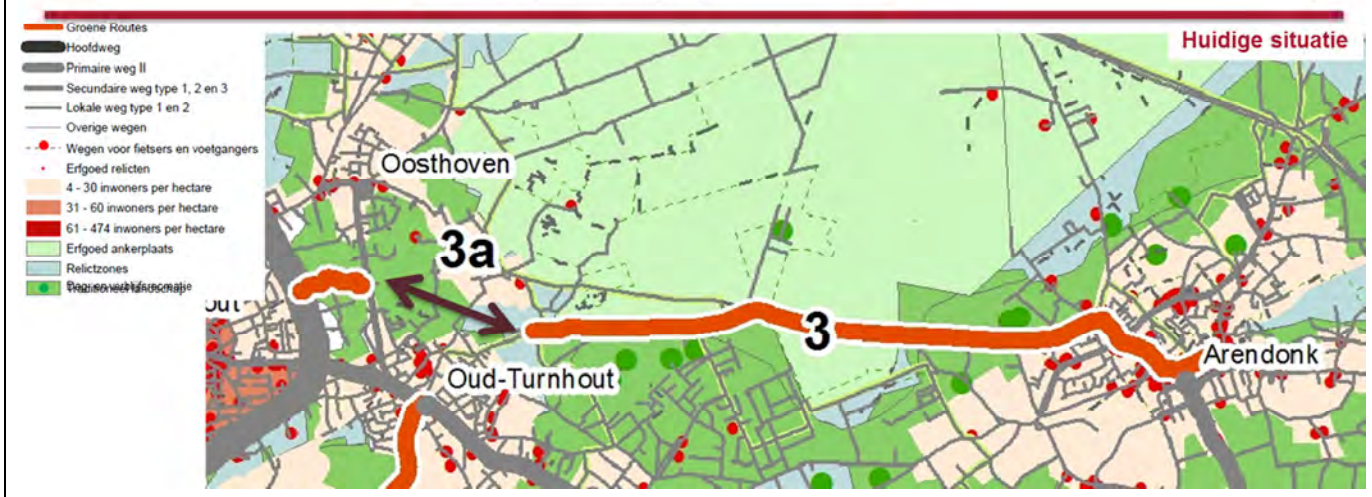
## 2. Analyse Arendonk – Turnhout (route 3)

### Algemene positionering van de route

De route is ongeveer 9 kilometer lang en grotendeels autoluw. De route verbindt de dorpskern van Arendonk met het stadscentrum van Turnhout en passeert langs de noordelijke dorpsrand van Oud-Turnhout. Vertrekkende in Arendonk ligt de route op de dorpsrand in een rustige woonstraat, vervolgens in de open ruimte afwisselend agrarisch en bos. In Oud-Turnhout ligt de route langs een voormalig vliegveld, een burgervliegveld waar aan parachutespringen werd gedaan. In Oud-Turnhout moet er een keuze gemaakt worden welke route gevolgd wordt. De keuzevarianten worden verderop in de tekst besproken. Bezoekerscentrum de Liereman en regionaal sportcentrum De Hoogt zijn belangrijke attractiepolen om de route van fietsverkeer te voeden. Langs bedrijven terrein Bentel ligt een groene vinger met daarin de trage weg Beyntelpad. Ter hoogte van de R13 is er geen oversteekvoorziening voor de trage weggebruiker. Via bestaande doorsteekjes en autoluwe stadswijken geraakt men tot in het stadscentrum. Diverse secundaire scholen liggen in de omgeving. De route kan eindigen op het nog te bouwen stadswinkelcentrum Turnova. De stad genereert veel fietsverkeer (tewerkstelling, onderwijs, wonen, cultuur, horeca, station).

### 2.1. Omgeving

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
O1 Landschap en groen	<ul style="list-style-type: none"> <li>67 % door landschap en open ruimte.</li> <li>Groene karakter binnen de bebouwde kom is matig.</li> </ul>	O1. Versterken groene karakter binnen de bebouwde kom.
O2 Bebouwing en erfgoed	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grootste deel van de route door zones met ankerplaatsen.</li> <li>Relicten rondom Arendonk.</li> </ul>	
O3 Aantrekkelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weinig parkeren langs de route.</li> <li>Gedeelte buiten de bebouwde kom is niet verlicht (is aandachtspunt).</li> </ul>	O2. Hinder door parkeren voorkomen op de locaties waar nu geparkeerd wordt.



### 2.1.1. LANDSCHAP EN GROEN

Twee derde van de route loopt door landschap en open ruimte. De route ligt in de traditionele landschappen 'land van Herentals – Kasterlee' en 'land van Turnhout – Poppel'. De landschappelijke waarde en de natuurwaarde is zeer hoog tot zelfs uitzonderlijk. In de omgeving liggen biologisch zeer waardevolle gebieden. Het natuurgebied de Liereman is van belang op Europees niveau. De route doorkruist vogel- en habitatrichtlijn gebied, VEN en IVON. De Groene Route kruist de Aa-vallei die een hoge omgevingskwaliteit heeft. Tussen Arendonk en Oud-Turnhout is de route een lijnrelict, namelijk de historische route Arendonk – Turnhout, voordat er steenwegen waren. In dit opzicht is deze Groene route van oudsher een trage wegverbinding. Binnen de bebouwde kom is het 'Groene' karakter beperkt en zou versterkt kunnen worden.

Landschap en open ruimte worden positief beoordeeld.

### 2.1.2. BEBOUWING EN ERFGOED

In Oud-Turnhout kruist de route de Aa-vallei (lijnrelict) en in Turnhout de bunkerlinie Hollandstelling (lijnrelict). De route doorkruist de relictzone 'bos- en akkercomplex Molenheide, Staatsbossen, Kwade Putten, Hoge Mierdse Heide'. De Liereman is geselecteerd als ankerplaats in de landschapsatlas. Puntrelicten zijn de Sint Bavokerk, Schildershof A Sohie en het gehucht Schuurhoven, allen in Oud-Turnhout. Het stedelijk deel in Turnhout is wat omgevingskwaliteit betreft minder aantrekkelijk. Dit is een aandachtspunt.

Op niveau van bebouwing en erfgoed scoort deze route goed.

### 2.1.3. AANTREKKELIJKHEID

Langs de route wordt nauwelijks geparkeerd met uitzondering van ongeveer 500 m in het gebied binnen de bebouwde kom. Fietsen in de bebouwde kom geeft een ander gevoel dan in gebieden met open ruimte. De route ligt hier vooral in woonstraten en het parkeerverloop is er beperkt en niet vergelijkbaar met die van een drukke invalsweg en winkelomgeving. De hinder als gevolg van parkeren is dus beperkt.

De route maakt geen onderdeel uit van een busroute waardoor dit geen stressfactor is.

In de bebouwde omgevingen en buurtparkjes is straatverlichting aanwezig, maar in het overgrote deel van het buiten gebied is geen straatverlichting aanwezig. Dit sluit aan bij de visie dat Groene Routes in principe 's nachts niet verlicht zijn tenzij de route een belangrijk functioneel gebruik heeft waardoor verlichting gewenst is, bijvoorbeeld het traject naar het sportpark. Bestaande verlichting wordt wel onderhouden.

De aantrekkelijkheid van de route is positief beoordeeld.

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

O1 -Aandacht voor groene omgeving op gedeeltes van de route binnen de bebouwde kom: Schoolstraat en Maasstraat in Turnhout en gedeelte Heirbaan in Arendonk.

O2 -Maatregelen om hinder door parkeren te voorkomen (langs ongeveer 500 meter Maasstraat-Schoolstraat in Turnhout).

## 2.2. Structuur

criterium Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
S1 Autonetwerk	Alternatieve routes voor de auto aanwezig. Weinig doorgaand verkeer op de Groene Route vanwege knip Overwegend Lokale 3 of autovrij. In Oud-Turnhout verkeersdruk door N18	S1. sluijverkeer Oud-Turnhout aanpakken
S2 Herkenbare fietsroute	Bovenlokale functionele fietsroute Gedeelte tussen Schuurhovenberg en Turnhout ontbreekt. Overgangen route soms moeilijk te vinden.	S2. Aansluiten van de route op de Turnova site. S3. Verbreden doorsteel K. van Baelenstraat. S4. Uitbouwen fietstraject Schuurhovenberg en Turnhout centrum S5. Leesbaarheid onduidelijke trajecten
S3 Kruispunten auto-fietsnetwerk	3 kruispunten met grote wegen op 9 km. Aantal kruispunten is okay, maar de veiligheid is wel een aandachtspunt. Kruispunt met de R13 is nu niet mogelijk door ontbreken verbinding	S6. Ongelijkvloers kruispunt ter hoogte van de R13



### 2.2.1. AUTONETWERK

De route is ongeveer 9 km lang en autoluw. Het autoluwe karakter wordt gegarandeerd door de knip voor gemotoriseerd verkeer op de gemeentegrens van Arendonk met Oud-Turnhout (zie afbeelding). De Groene Route wordt op sommige delen in Oud-Turnhout gebruikt als alternatief voor de drukke N18. Hierdoor ontstaat druk ter hoogte van het sportpark De Hoogt en langs de kerk vanuit de Steenweg op Oosthoven. Dit is een aandachtspunt. Op het grootste deel van de route is vooral bestemmingsverkeer te vinden.

Het huidige autonetwerk is als goed beoordeeld.

### 2.2.2. HERKENBARE FIETSRUTE

Het merendeel van de route volgt een logisch traject en is goed leesbaar. Bovendien zal de route vooral worden gebruikt door fietsers die de weg kennen, zoals scholieren. Op enkel plaatsen is de leesbaarheid een aandachtspunt:

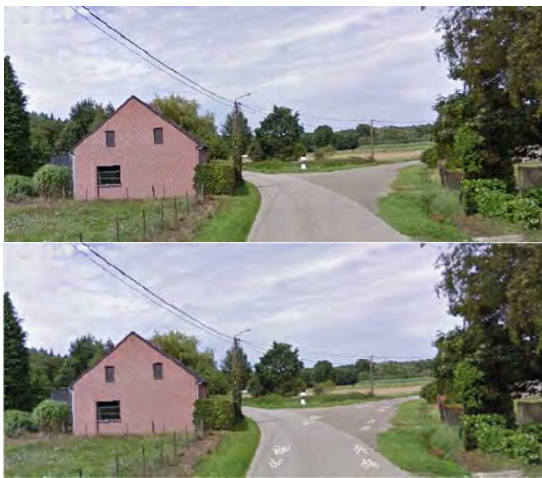
- Tussen de Bergstraat en het Beyntelpad is er een missing link in het open ruimte gebied. Bij het wegwerken van deze route zal de leesbaarheid een belangrijk aandachtspunt vormen.
- De doorsteek van de R13 naar de Kamiel Van Baelenstraat is smal net als de doorsteek van de Kamiel Van Baelenstraat naar het buurtparkje. In het buurtparkje ligt een bredere trage wegverbinding tot aan de Tijl-en-Nelestraat. De leesbaarheid van de route tussen de R13 en de Tijl-en-



Nelestraat vormt een belangrijk aandachtspunt onder meer vanwege meerdere afslagbewegingen.

- - Bijzondere aandacht dient te gaan naar de leesbaarheid van de route op het kruispunt Heirbaan – Hoendergaarsen vanwege de afslagbeweging. Indien de route via de N118 verkozen wordt, dan is de Y-splitsing van de Heirbaan een belangrijk aandachtspunt naar leesbaarheid toe.

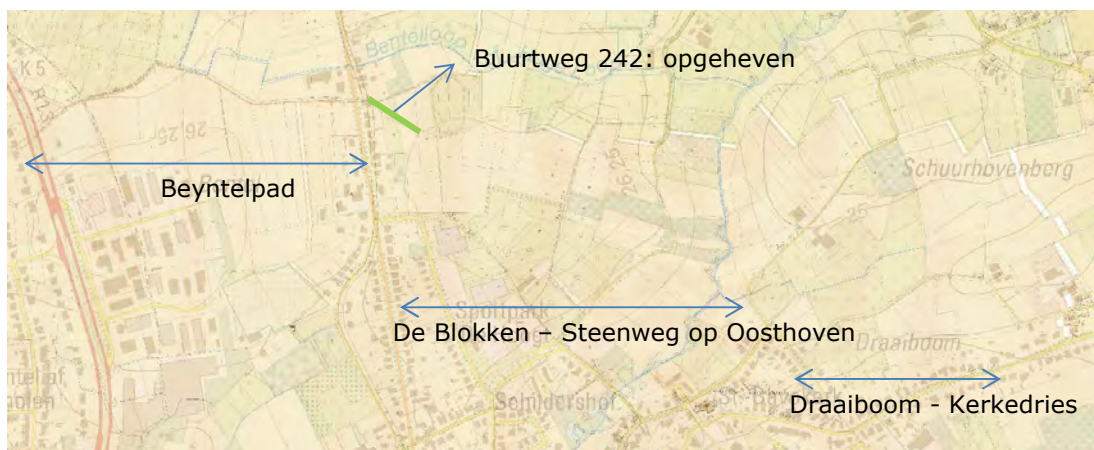
Op plekken met een slechte leesbaarheid heeft het de voorkeur om wegmarkeringen (sergeanten en fietssymbolen) toe te passen op cruciale punten. Eventueel kan deze markering in het midden van de weg worden toegepast, bijvoorbeeld op gelijkwaardige kruisingen, om het attentieniveau van automobilisten te verhogen. Gebruik van rode ondergrond wordt liefst vermeden om verwarring met voorzieningen zoals een fietspad en fietsstraat te voorkomen.



Figuur 2 - Voorbeeld van gebruik van fietssymbolen en chevrons om verloop route aan te geven

Voor een aantal trajecten is een **Trage Wegen Toets** uitgevoerd om in idee te geven over de status:

- - Traject Draaiboom en Kerkedries: ingetekend in de Atlas der Buurtwegen en op de topografische kaart van 2009. Waarschijnlijk Trage Weg.
- - Traject De Blokken en Steenweg op Oosthoven: effectieve missing link en niet opgenomen in de Atlas der Buurtwegen. Er is ook geen feitelijke trage verbinding aanwezig.
- - Beyntelpad: ingetekend in de Atlas der Buurtwegen en op de topografische kaart van 2009. Pad maakt geen onderdeel uit van de RUP Bentel.



*Figuur 3 - Topografische kaart 2009 met Atlas Buurtwegen (geo-loket Antwerpen)*

Er zijn plannen voor het ontwikkelen van een fietsverbinding tussen Ravels en de Groene Route ter hoogte van de Bergstraat in Oud-Turnhout. Deze route loopt dan ten oosten van het natuurgebied de Liereman en biedt een interessante optie voor een Groene Route richting Ravels.

Vanwege de moeilijke vindbaarheid van sommige trajecten en het ontbreken van een schakel is dit onderdeel als niet conform beoordeeld.

### 2.2.3. KRUISPUNTEN AUTO-FIETSNETWERK

Op een traject van 9 kilometer zijn er 3 grotere kruispunten. Het aantal kruispunten is beperkt en wordt daarom niet als problematisch beoordeeld.

Vooraf de kruispunten met wegen van een hogere orde verdienen aandacht bij het ontwerp. De Groene Route kruist de R13, een primaire weg II. Er zijn geen oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers op deze 2 x 2 met groene middenberm. De richtlijnen voor primaire wegen zijn ongelijkvloerse kruisingen. In de herziening van de streefbeeldstudie R13 is al een voorstel van routekeuze voorgesteld om de R13 ongelijkvloers te kruisen. Dit is een knelpunt dat opgelost moet worden; het is een cruciale schakel om de Groen Route te doen functioneren.

Vanwege het ontbreken van oversteekvoorzieningen ter hoogte van de R13 en de oversteek van de N-wegen, is dit onderdeel als niet conform beoordeeld.

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

S1. Sluipverkeer in Oud-Turnhout door drukte op N18

S2. Aansluiten van de route op de Turnova site.

S3. Verbreden van de fietsdoorsteken aan de K. van Baelenstraat.

S4. Uitbouwen van ontbrekende schakel tussen de Bergstraat en het Beyntelpad.  
Voorkeurstraject: Trage Weg Draaiboom – Kerkedries tot aan de kerk. Ten zuiden van het sportpark via De Hoogt en de Steenweg op Oosthoven naar het Beyntelpad. Te onderzoeken: route ten noorden van het sportpark tussen De Blokken en de Steenweg op Oosthoven.

S5. Herkenbaarheid Groene Route waarborgen op locaties met richtingverandering of onduidelijk vervolg: Bergstraat – Beyntelpad, oversteek met de R13, Heirbaan – Hoendersgaarsen.

S6. Voorzien van een ongelijkvloerse kruising met de R13.

## 2.3. Gebruik

Criterion Groene Route Gemengd verkeer	Beoordeling – Huidige situatie	Mogelijke acties
G1 Intensiteit fietsverkeer	Niet bekend. Directe route tussen Arendonk en Turnhout → potentieel	
G2 Intensiteit autoverkeer	Autoluwe route met weinig verkeer	
G3 Snelheid gemotoriseerd verkeer	BuBeKo 50% 70 en 90 km/u BiBeKo 17% 50 km/u  BuBeKo 30% correcte snelheid: 50 km/u BiBeKo 3% geen autoverkeer	G1. Instellen zone-30 km/u BiBeKo zone 50 km/u BuBeKo
G4 Samenstelling verkeer	Lokaal verkeer Bepaalde hoeveelheid landbouwverkeer Geen busroute	



### 2.3.1. INTENSITEIT FIETSVRKEER

De route tussen Arendonk en Turnhout heeft potentieel vanwege de directheid - en de aantrekkelijkheid van de route. -

Intensiteit fietsverkeer is vanwege het potentieel als positief beoordeeld. -

### 2.3.2. SNELHEID GEMOTORISEERD VERKEER

Binnen de bebouwde kom is de maximum toegelaten snelheid 50 km/u met een heel klein gedeelte 30 km/u. Buitende de bebouwde kom is het gedeelte over de oude Heirbaan 50 km/u (dit is 30% van het gehele traject), maar de rest heeft een maximum snelheid van 70 of zelfs 90 km/u (50% van het gehele traject). De zijstraten die op de Groene Route uitkomen hebben over het algemeen een maximum snelheid die hetzelfde is als op de Groene Route. Het gedeelte buiten de bebouwde kom met een snelheid van 50 km/u kruist juist met wegen met een hoge snelheid: veelal 90 km/u. Een snelheid van 50 binnen de bebouwde kom of 70/90 buiten de bebouwde kom is te hoog als we uitgaan van het mengen van fietsers met autoverkeer.

Snelheid gemotoriseerd verkeer is als niet conform beoordeeld.



### 2.3.3. INTENSITEIT AUTOVERKEER

Het gaat om een autoluwe route waarover doorgaand verkeer niet mogelijk is vanwege een knip.

Er zijn geen exacte tellingen bekend, maar op basis van expertkennis is dit onderdeel als goed beoordeeld.

### 2.3.4. SAMENSTELLING VERKEER

De route wordt vooral gebruikt door lokaal verkeer en landbouwverkeer. Het is geen busroute. De onverharde gedeeltes van de route worden gebruikt door off-road motoren (enduro's). Maatregelen zijn gewenst als het gebruik hinder oplevert voor fietsers op de Groene Route.

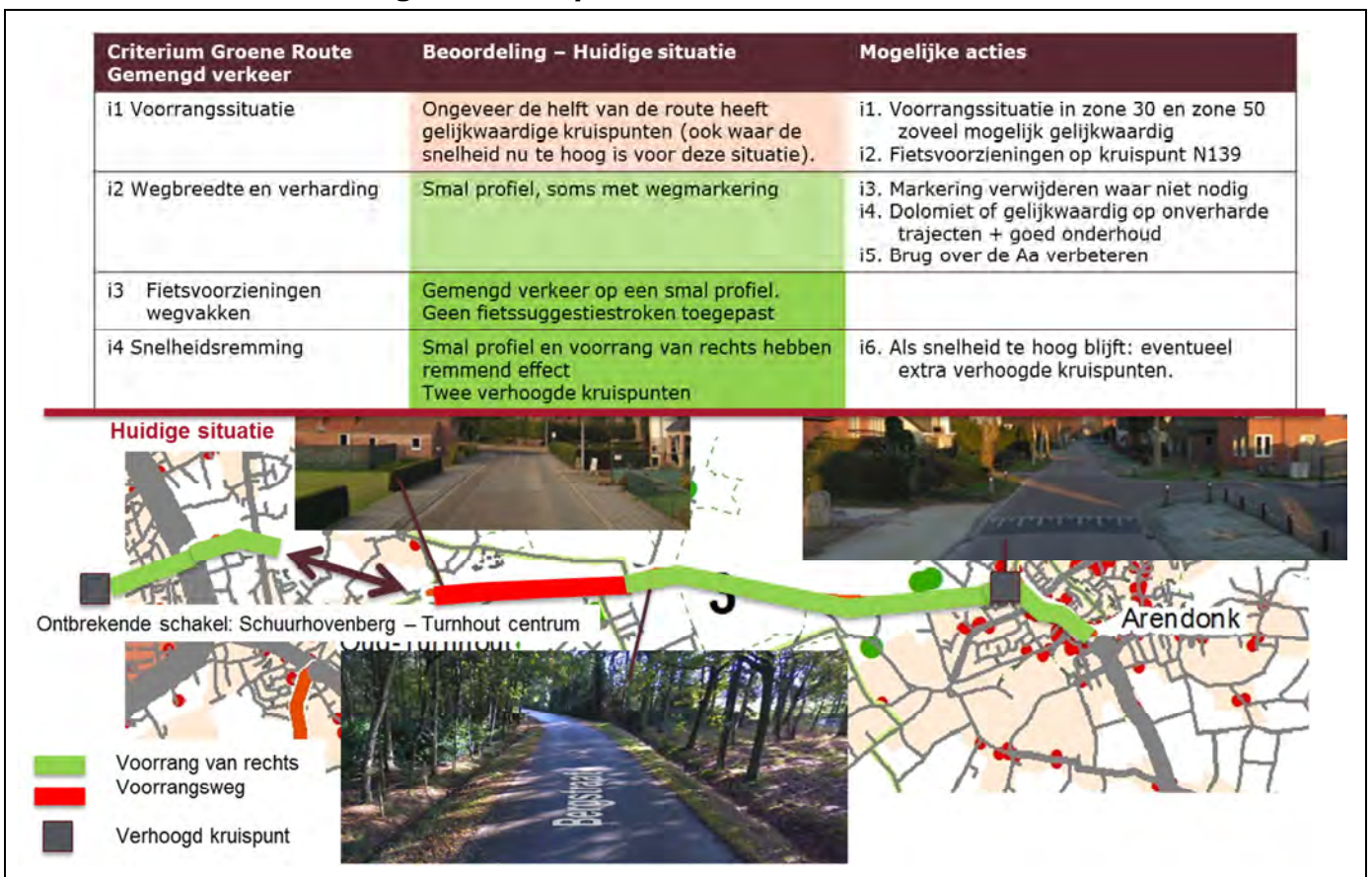
Samenstelling gemotoriseerd verkeer is als positief beoordeeld.

### 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.

G2. Overlast door off-road motoren tegengaan.

## 2.4. Inrichting en ontwerp

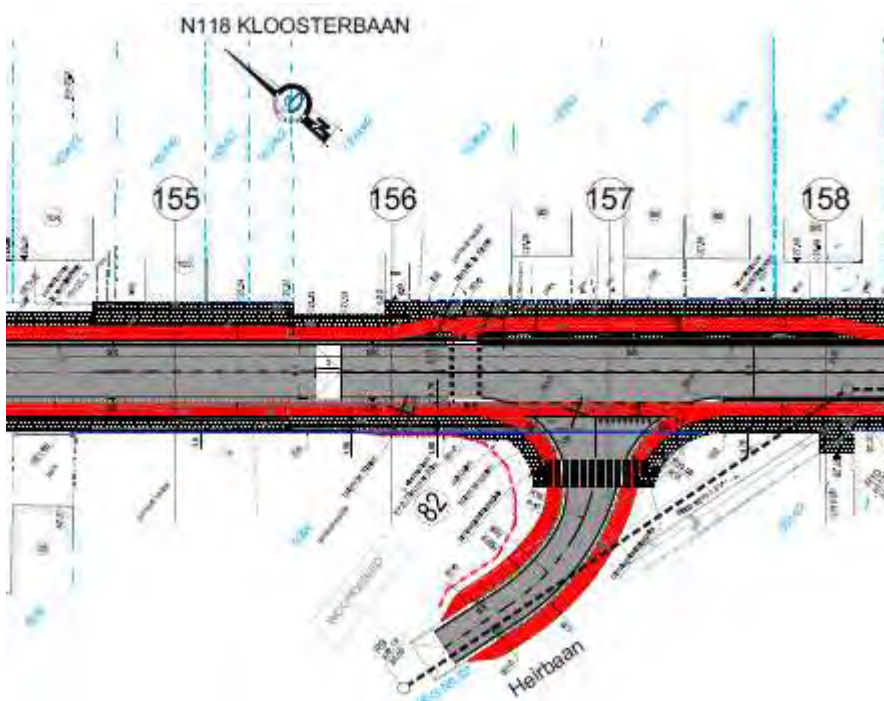




#### 2.4.1. VOORRANGSSITUATIE

Ongeveer de helft 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. Bovendien is dit een maatregel die bijna geen extra bebording vereist. 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. Op deze route zijn de verkeerintensiteiten beperkt waardoor het niet als een probleem wordt gezien. Op een gedeelte van de gelijkwaardige kruispunten is de maximum snelheid te hoog; die moet worden verlaagd.

De kruispunten met de N118 is momenteel wat voorzieningen betreft niet conform uitgevoerd, maar hiervoor zijn maatregelen gepland die dat binnenkort worden uitgevoerd (zie uitsnede van de plannen hieronder). Langs de N118 zijn fietspaden voorzien, en een beveiligde fietsoversteek ter hoogte van de Heirbaan – de aansluiting met de Groene Route.



*Figuur 4 - Plannen voor de N118 ter hoogte van de Heirbaan*

Ter hoogte van de N139 zijn er markeringen om de gewestweg over te steken, maar er is geen verkeersgeleider ter hoogte van de afslagstroken die de fietser beschermen zodat de gewestweg in twee keer overgestoken kan worden.

We hebben de huidige situatie van de kruispunten als niet conform beoordeeld.

#### 2.4.2. WEGBREEDTE EN VERHARDING

Het grootste deel van de route is 4 of 5 meter breed. Slechts een paar delen zijn iets breder of smaller. De gedeeltes rondom de K. van Baelenstraat zijn voor een fietsroute eigenlijk te smal.

De meeste delen van de route zijn verhard asphalt of beton en hebben soms middenbelijning. Het Beyntelpad is uitgevoerd in dolomiet, maar dit vormt niet direct een probleem voor de kwaliteit van de gehele route. Het gedeelte tussen

de Draaiboom en Kerkedries is nu niet het hele jaar door goed begaanbaar. Uitvoering in dolomiet gecombineerd met goed onderhoud, maakt dit traject geschikt als Groene Route.

De middenbelijning is niet nodig en hoeft daarom niet vernieuwd te worden.

De bestaande brug over de Aa in Oud-Turnhout dient onderdeel te worden van een wegverbetering.

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 worden als positief beoordeeld.

#### 2.4.4. SNELHEIDSREMMING

De meeste kruispunten zijn nu als een klassiek kruispunt uitgerust, zonder specifieke snelheidsremmende maatregelen. Er zijn twee verhoogde 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 in combinatie met zone-30 of zone-50.
- I2. Maatregelen bij de N118 fietsvriendelijk uitvoeren.
- I3. Midden belijning niet vernieuwen.
- I4. Dolomiet of gelijkwaardig op onverharde trajecten + goed onderhoud
- I5. Bestaande brug over de Aa in Oud-Turnhout
- 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

		Turnhout						Oud-Turnhout					Arendonk								
		Nieuwstad		Tilj-en-Nelstraat		Kameli van Baeler		R13 (primaire weg)	Heerestraat (lokale)		knip			Dophestraat		Heirbaan		Reerstraat	N118 (lokale 1)		
		Turnova site	Schoolstraat	Maasstraat	Maasstraat	trage weg	K van Baelenstraat	trage weg	R13	Beyntel pad	missing link	Bergstraat	Bergstraat	Bergstraat	Heirbaan	Heirbaan	Heirbaan	Heirbaan	Heirbaan	N119	
		Akkepad BEV ↑		Nieuwstad BEV ↓		Frans Smeestersstraat		R13 (primaire weg)		Sivg op Oosthoven (lokale 1)		Goordijk			(knip)		trage weg (zand)		De zeshoofnd		
afstand 9 km		130	220	110	280	145	105	35	125	710	3.125 in vogelvlucht	485	235	1370	550	435	390	90	270	115	100
verhouding afstand		1,4%	2,4%	1,2%	3,1%	1,6%	1,2%	0,4%	1,4%	7,9%	34,7%	5,4%	2,6%	15,2%	6,1%	4,8%	4,3%	1,0%	3,0%	1,3%	1,1%
O. Omgeving	ruimtelijk parkeren	stedelijk		wijken		park nee		wijken		weg		stroom langs P		bos - natuur		bos - natuur		bos - natuur		bos - natuur	
	straatverlichting	veel op rijweg		wijken		park nee		wijken		weg		stroom langs P		bos - natuur		bos - natuur		bos - natuur		bos - natuur	
	attractiepolen	tevens stedelijk, onderwijs, cultuur, shopping, wonen		wijken		park nee		wijken		weg		stroom langs P		bos - natuur		bos - natuur		bos - natuur		bos - natuur	
	Beleving	matig		goed		goed		goed		slecht		goed		potentieel		zeer goed		matig		matig	
S. Structuur	Score	O1 landschap & open ruimte		O2 bebouwing & erfgoed		O3 aantrekkelijkheid: stresserende activiteiten		O3 aantrekkelijkheid: afwisselende omgeving													
	Inventarisatie	Autoroute		Leesbaarheid Groene Route		Trage Wegen Toets		Kruispunten													
	Score	S1 autonetwerk		S2 fietsnetwerk		S3 kruispunten															
G. Gebruik	Inventarisatie	verkeersinstelling fiets		BIBEKO/BUBEKO		max snelheid tracé		max snelheid zijstraten		verkeersinstelling pae		samenstelling verkeer		busroutes		vrachtroute					
	Score	G1 intensiteit fietsverkeer		G2 snelheid		G3 intensiteit auto		G4 samenstelling verkeer													
	Inventarisatie	breedte rijweg of fietspad		type verharding		voorrang		type kruispunt													
	Score	i1 voorrangssituatie		i2 wegbreedte + verharding		i3 fietsvoorzieningen		i4 snelheidsremming													

kruispunt met R13

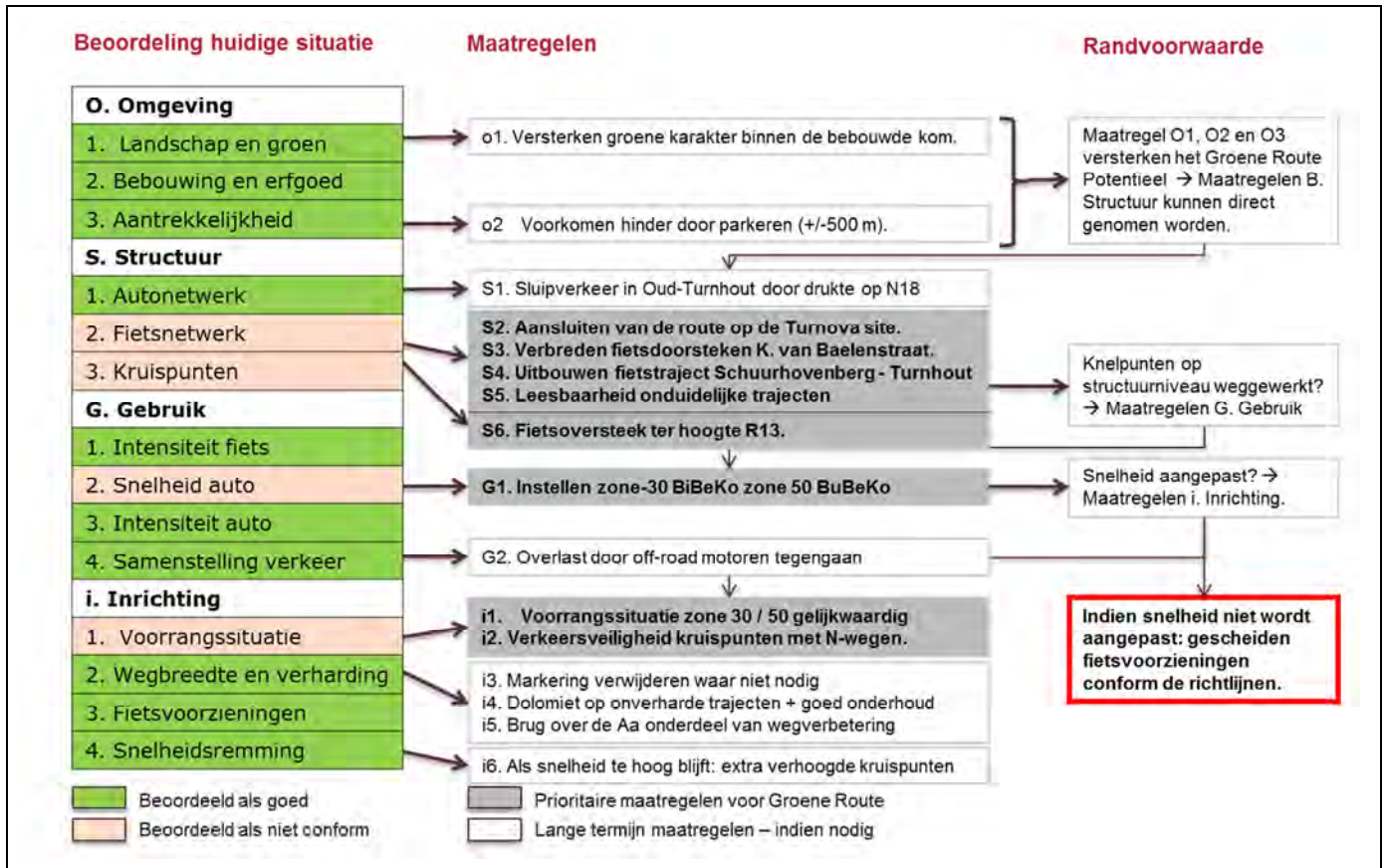
N119

= goed  
 = binnen stedelijke context aanvaardbaar  
 = niet conform

R = voorrang van rechts  
 VA = voorrang afgeven

### 3. Het maatregelenpakket

#### 1.1 Voorstel maatregelen



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

De maatregelen zijn geordend naar volgtijdelijkheid. Het gehele traject is geschikt als Groene Route. Het schema op pagina 22 geeft de maatregelen per wegsegment weer.

1. -In het geval van de route van Turnhout naar Arendonk 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 groen karakter van de route, vooral in bebouwd

gebied. Daarnaast speelt comfort een rol, bijvoorbeeld waar geparkeerd wordt langs de rijbaan. Verlichting is in natuurgebieden niet gewenst. Langsheen de route zal zorgvuldig afgewogen moeten worden waar verlichting aanvullend nodig is en hoe zo min mogelijk overlast veroorzaakt kan worden.

2. - Op niveau van Structuur zijn vooral ingrepen nodig om ontbrekende delen te realiseren. Het gaat hierbij enerzijds om korte ontbrekende schakels, anderzijds om het zoeken naar een verbinding tussen de Bergstraat en het Beyntelpad.
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.
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. De belangrijkste maatregel is het consequent invoeren van voorrang van rechts. 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.

### 3.1.2. GROENE ROUTE IN GEDEELTES

Het traject van Turnhout naar Arendonk kan worden opgedeeld in drie verschillende zones 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.

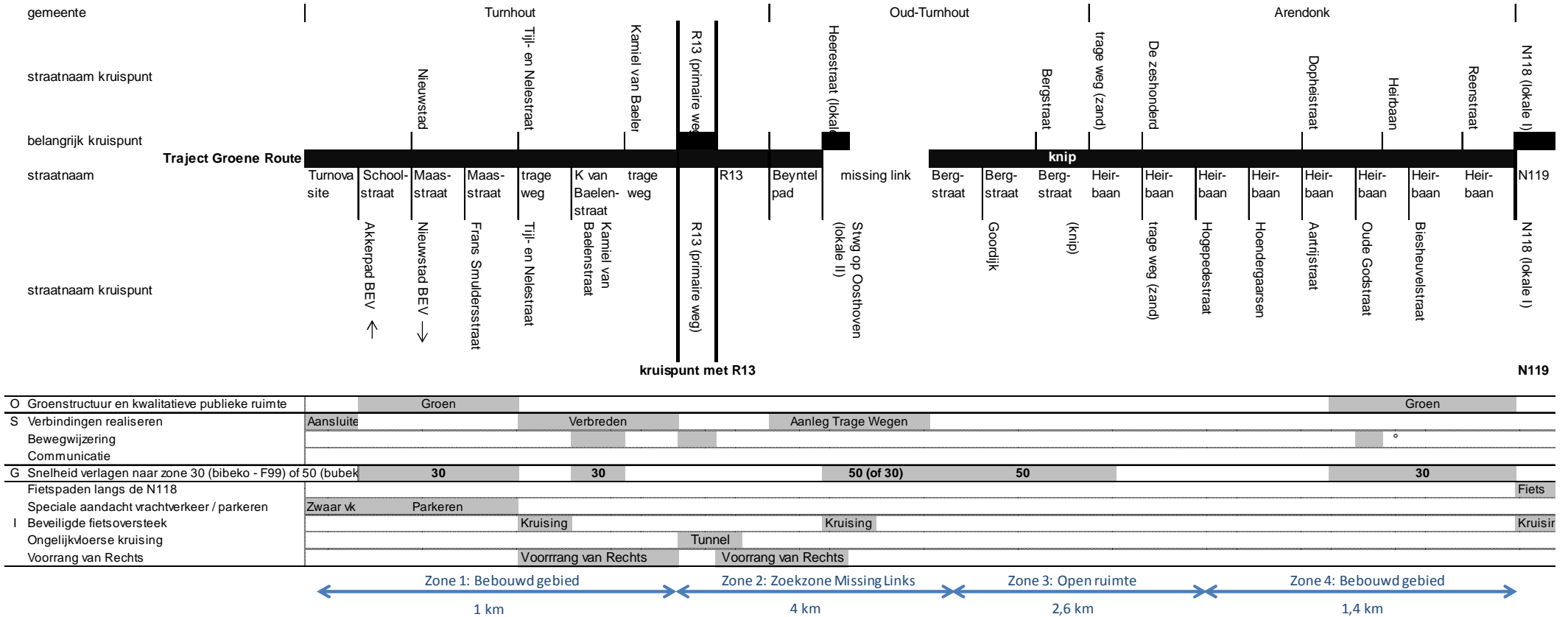
<ul style="list-style-type: none"> <li>• inspanning door de gemeente</li> <li>☺ minder kosten</li> <li>€ onder 3.000 €</li> <li>€ € 3.000-10.000 €</li> <li>€ € € 10.000-50.000 €</li> <li>€ € € € 50.000-100.000 €</li> <li>€ € € € € meer dan 100.000 €</li> <li>€ € € € € € meer dan 500.000 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maatregelen zoals het zoeken naar een alternatieve route of afstemming met ander beleid vragen vooral een inspanning van de gemeente.</li> <li>☺ Maatregelen die leiden tot het schrappen van kosten, bijvoorbeeld uitdovingsbeleid ivm belijning (niks doen, huidige belijning laten wegslijten).</li> <li>€ 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.</li> </ul>
--	---

Maatregelen Zone 1 <b>Bebouwd gebied (1 km)</b>	Termijn	Actie	Kost
O1. Groen structuur BiBeKo	Continue	(in combinatie met andere herinrichting)	€€
O2. Minder Hinder Parkeren	Continue		€
S1. Sluipverkeer Oud-Turnhout door drukte op N18	Continue	Aandachtspunt bij planning en ontwerp	€
<b>S2. Aansluiten van de route op de Turnova site</b>	<b>Middellang</b>	<b>Ontwerp studie</b>	<b>€€€</b>
<b>S3. Verbreden fietsdoorsteken aan de K. van Baelenstraat</b>	<b>Middellang</b>		<b>€€€</b>
<b>S5. Leesbaarheid onduidelijke trajecten</b>	<b>Kort</b>	<b>Fietssymbolen</b>	<b>€</b>
<b>G1. Instellen zone-30 BiBeKo</b>	<b>Kort</b>	<b>Zone borden + wegenreglement</b>	<b>€</b>
<b>G1. Voorrangssituatie indien mogelijk gelijkwaardig (uitgangspunt: 30 BiBeKo)</b>	<b>Kort</b>	<b>Aanpassen borden + wegenreglement</b>	<b>€</b>
I3. Middenbelijning niet vervangen	Continue	Onderhoudsplan aanpassen	☺
I4. Als snelheid te hoog blijft: eventueel extra verhoogde kruispunten.	Lang	Locatie bepalen + ontwerp	€€€

Maatregelen Zone 2 <b>Missing Links (4 km)</b>	Termijn	Actie	Kost
<b>S4. Uitbouwen fietstraject Schuurhovenberg – Turnhout. Mogelijkheid route ten noorden van sportpark De Hoogt onderzoeken.</b>	<b>Middellang</b>	<b>Studie. Voorkeursvariant zie paragraaf 2.6</b>	<b>€€€€</b> <b>€</b>
<b>S6. Leesbaarheid onduidelijke trajecten</b>	<b>Kort</b>	<b>Fietssymbolen</b>	<b>€</b>
<b>S6. Fietsoversteek ter hoogte R13</b>	<b>Kort/Middellang</b>	<b>Ongelijkvloerse oversteek</b>	<b>€€€€</b> <b>€€</b>
<b>G1. Instellen zone-50 BuBeKo</b>	<b>Kort</b>	<b>Zone borden + wegenreglement</b>	<b>€</b>
G2. Overlast door off-road motoren tegengaan	Continue	Strategie bepalen	€
<b>I1. Voorrangssituatie indien mogelijk gelijkwaardig (uitgangspunt: 50 BuBeKo)</b>	<b>Kort</b>	<b>Aanpassen borden + wegenreglement</b>	<b>€</b>
<b>I2. Verkeersveiligheid kruispunten met N-wegen.</b>	<b>Kort</b>	<b>Middeneiland, overleg MOW</b>	<b>€€€</b>
I3. Middenbelijning niet vervangen	Continue	Onderhoudsplan aanpassen	☺
I4. Als snelheid te hoog blijft: eventueel extra verhoogde kruispunten	Lang	Locatie bepalen + ontwerp	€€
I5. Brug over de Aa onderdeel van wegverbetering	Aansluiten bij ontwikkelingen		•

Maatregelen Zone 3 <b>Traject over Heirbaan (4,0 km)</b>	Termijn	Actie	Kost
O1 Groen structuur BiBeKo	Continue	(in combinatie met andere herinrichting)	€€
<b>S5. Leesbaarheid onduidelijke trajecten</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 + wegenreglement</b>	<b>€</b>
<b>I1. Voorrangssituatie indien mogelijk gelijkwaardig (voorwaarde: 30 BiBeKo of 50 BuBeKo)</b>	<b>Kort</b>	<b>Aanpassen borden + wegenreglement</b>	<b>€</b>
<b>I2. Verkeersveiligheid kruispunten met N-wegen.</b>	<b>Kort</b>	<b>Middeneiland</b>	<b>€€€</b>
I3. Middenbelijning niet vervangen	Continue	Onderhoudsplan aanpassen	☺
I4. Als snelheid te hoog blijft: eventueel extra verhoogde kruispunten	Lang	Locatie bepalen + ontwerp	€€€

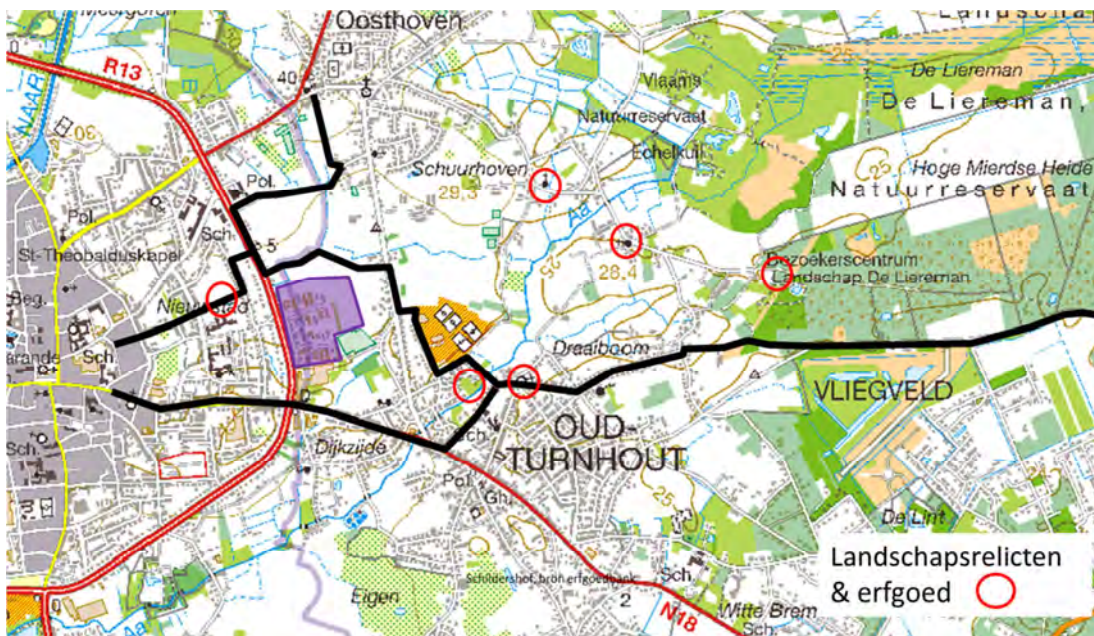
### 3.1.3. OVERZICHT VAN DE MAATREGELEN





## 3.2. Analyse varianten Missing Link

### 3.2.1. BESTAANDE ROUTE



Momenteel rijden er van Arendonk naar Turnhout hoofdzakelijk scholieren via de Heirbaan – Bergstraat. In Oud-Turnhout buigen ze af naar de N18 om vervolgens langs deze gewestweg de stad in- en uit te rijden. Het tracé langs de N18 en de stedelijke invalsweg Steenweg op Mol voldoet echter niet aan de criteria van een Groene Route. We willen de route echter tot een breder publiek toegankelijk maken door de route ook langs regionaal sportcentrum de Hoogt en bedrijventerrein Bentel te leggen. Zo komt er meer woon-werk fietsverkeer alsook fietsverkeer naar de sportclubs op de route. Door de stad binnen te rijden langs de groene vinger Bentel en autoluwe woonwijken wil men de route aangenamer en fietsvriendelijker maken. Vanuit de groene vinger kan ook een autoluwe fietsroute naar Oosthoven aansluiten op deze route. De route langs de Hoogt kronkelt echter wat de leesbaarheid bemoeilijkt. De route is minder direct dan langs de N18. Het stuk langs de Steenweg op Oosthoven (Oud-Turnhout) voldoet niet aan de criteria van een groene route.

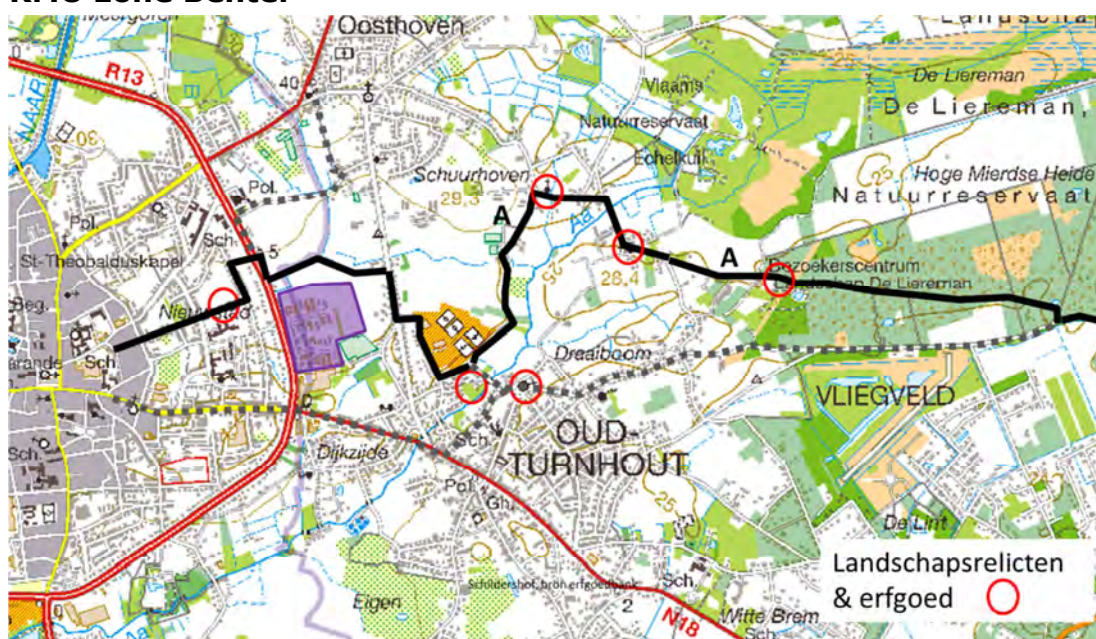
De huidige situatie wordt in onderstaande tabel beoordeeld op de criteria 'Omgeving' en 'Structuur'. Omdat het om een nieuwe route gaat, kunnen 'Gebruik' en 'Inrichting en Ontwerp' niet beoordeeld worden.

#### Beoordeling van de huidige route ten opzichte van de N118:

Criteria	Oordeel	Opmerking / motivering
<b>Omgeving</b>		
O1. Landschap en groen	+ 0	Groene vinger Impact op omgeving
O2. Bebouwing en erfgoed	+	Bunkerlinie Hollandstelling, Schildershof A Sohie, St Bavokerk
O3. Aantrekkelijkheid	+	Rustige wijken
<b>Structuur</b>		
S1. Autonetwerk	+	Autoluwer dan N118
S2. Logische fietsroute	- -- ++	Route is langer Veel afslagbewegingen Attractiepolen de Hoogt, Bentel
S3. Kruispunten auto/fiets	-	Oversteekbaarheid R13

### 3.2.2. VARIANT A

#### via bezoekerscentrum de Liereman, sportcentrum de Hoogte en KMO zone Bentel



De route takt af van de Bergstraat via een bestaand niet verhard wandel- en fietspad. Deze route is niet verlicht, wat ook niet wenselijk is in een natuurreservaat. Infrastructurele ingrepen en verstoring van de rust zijn eveneens niet gewenst. De route passeert 2 kapelletjes die niet zijn geselecteerd als puntrelict, hun erfgoedwaarde en architecturale waarde zijn beperkt. De route passeert het gehucht Schuurhoven en Schildershof A Sohie (puntrelict). De route ligt deels parallel met de Aa (lijnrelict) vallei over bestaande onverharde trage wegen. Het stukje op de fietspaden langs de Steenweg op Oosthoven voldoet niet aan de criteria van een groene route. De oversteekbaarheid van de R13 is problematisch. Attractiepolen zijn bezoekerscentrum de Liereman, sportcentrum de Hoogt en bedrijventerrein Bentel.

Variante A wordt in onderstaande tabel beoordeeld op de criteria 'Omgeving' en 'Structuur'. Omdat het om een nieuwe route gaat, kunnen 'Gebruik' en 'Inrichting en Ontwerp' niet beoordeeld worden?

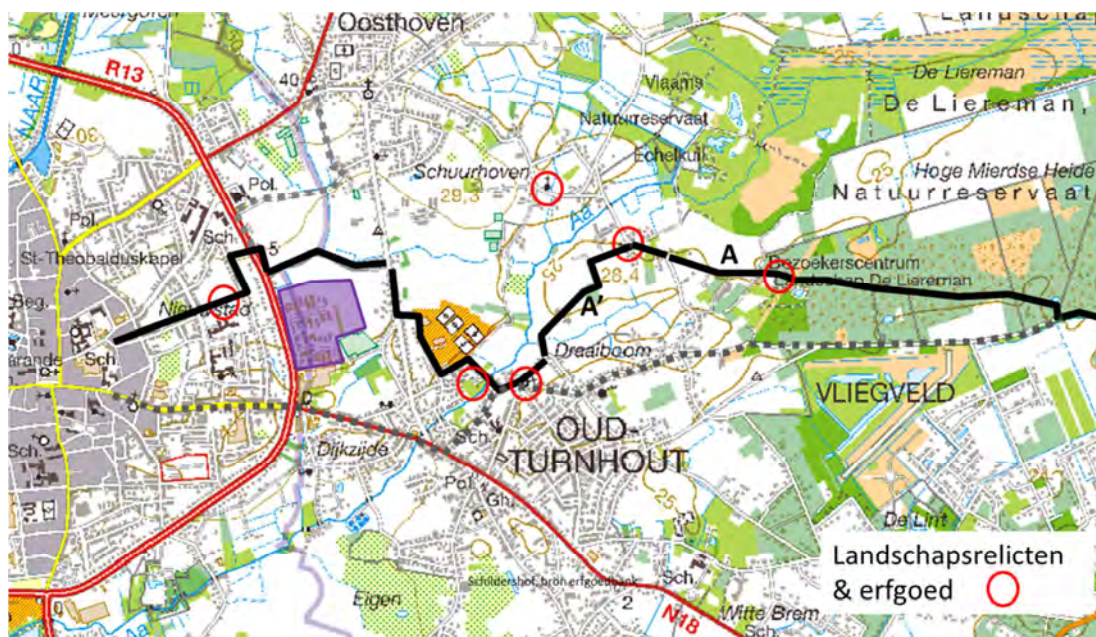
Beoordeling van Variant A ten opzichte van bestaande routes:

Criteria	Oordeel	Opmerking / motivering
<b>Omgeving</b>		
O1. Landschap en groen	++ -	Groene vinger, natuurreservaat, Aa vallei Door natuurgebied
O2. Bebouwing en erfgoed	+	Bunkerlinie Hollandstelling, Schuurhoven, MAAR niet langs St Bavokerk, Schildershof A Sohie
O3. Aantrekkelijkheid	+	Rustige wijken
<b>Structuur</b>		
S1. Autonetwerk	+	Weinig autoverkeer
S2. Logische fietsroute	--- -- ++	Route is langer Leesbaarheid (veel afslagbewegingen) De Liereman, de Hoogt, Bentel als attractiepolen
S3. Kruispunten auto/fiets	-	Oversteekbaarheid R13



### 3.2.3. VARIANT A'

#### via bezoekerscentrum de Liereman, sportcentrum de Hoogte en KMO zone Bentel



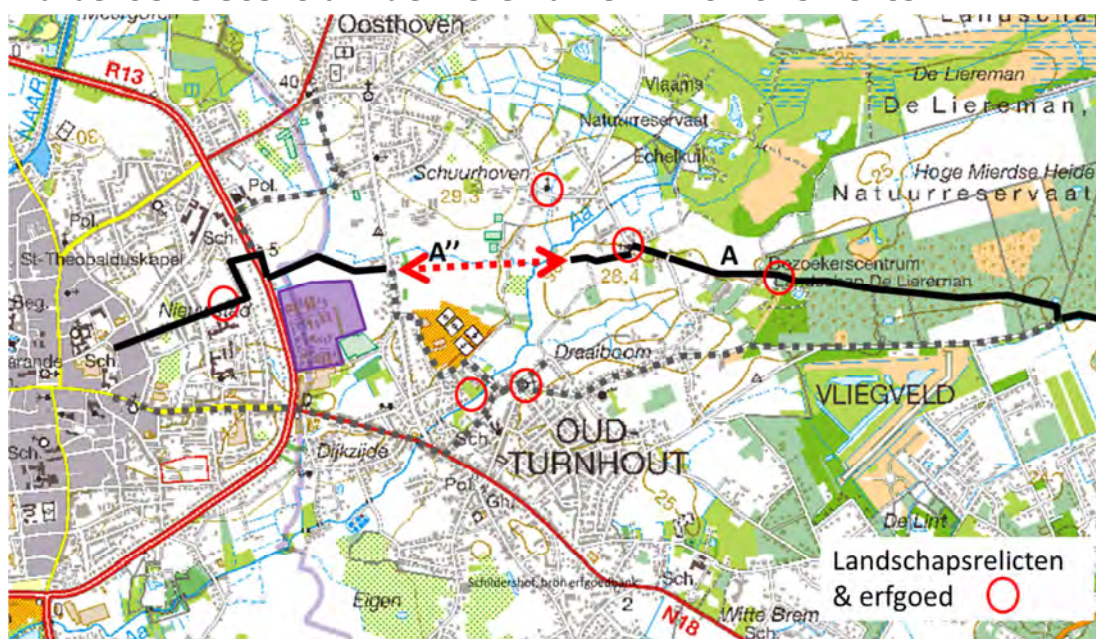
De route takt af van de Bergstraat via een bestaand niet verhard wandel- en fietspad. Deze route is niet verlicht, wat ook niet wenselijk is in een natuurreservaat. Infrastructurele ingrepen en verstoring van de rust zijn eveneens niet gewenst. De route passeert 1 kapelletje dat niet geselecteerd is als puntrelict, de erfgoedwaarde en architecturale waarde zijn beperkt. Het verschil met variant A is dat deze route het gehucht Schuurhoven (puntrelict) niet passeert. De route ligt eveneens deels parallel met de Aa (lijnrelict) vallei over bestaande onverharde trage wegen, maar aan de andere oever. Deze route passeert wel langs de St. Bavokerk en eveneens langs Schildershof van A Sohie. Het stukje op de fietspaden langs de Steenweg op Oosthoven voldoet niet aan de criteria van een groene route. De oversteekbaarheid van de R13 is problematisch. Attractiepolen zijn bezoekerscentrum de Liereman, sportcentrum de Hoogte en bedrijventerrein Bentel.

#### Beoordeling van **Variante A'** ten opzichte van bestaande routes:

Criteria	Oordeel	Opmerking / motivering
Omgeving		
O1. Landschap en groen	++ -	Groene vinger, natuurreservaat, Aa vallei Door natuurgebied
O2. Bebouwing en erfgoed	+	Bunkerlinie Hollandstelling, Schildershof A Sohie, St Bavokerk, MAAR <b>niet</b> langs Schuurhoven
O3. Aantrekkelijkheid	+	Rustige wijken
Structuur		
S1. Autonetwerk	+	Weinig autoverkeer
S2. Logische fietsroute	--	Route is langer
	--	Leesbaarheid (veel afslagbewegingen)
	++	De Liereman, de Hoogte, Bentel als attractiepolen
S3. Kruispunten auto/fiets	-	Oversteekbaarheid R13

### 3.2.4. VARIANT A''

#### via bezoekerscentrum de Liereman en KMO zone Bentel



De route takt af van de Bergstraat via een bestaand niet verhard wandel- en fietspad. Deze route is niet verlicht, wat ook niet wenselijk is in een natuureservaat. Infrastructurele ingrepen en verstoring van de rust zijn eveneens niet gewenst. De route passeert 1 kapelletje dat niet geselecteerd is als puntrelict, de erfgoedwaarde en architecturale waarde zijn beperkt. Het verschil met variant A is dat deze route het gehucht Schuurhoven (puntrelict) niet passeert. De route ligt niet parallel met de Aa (lijnrelict) vallei maar gaat er dwars door over een niet bestaand tracé. Er moet dus onderhandeld worden met grondeigenaars om de missing link te kunnen realiseren. Deze route passeert niet langs de St. Bavokerk en niet langs Schildershof van A Sohie. Regionaalsportcentrum de Hoogt ligt niet langs de route waardoor ook het centrum van Oud-Turnhout geen aansluiting vindt op deze route. Hierdoor wordt er heel wat fietspotentieel gemist. De route ligt bijna volledig op trage wegen, er moet niet langs de Steenweg op Oosthoven (Oud-Turnhout) gefietst worden. De oversteekbaarheid van de R13 is problematisch. Attractiepolen zijn bezoekerscentrum de Liereman en bedrijventerrein Bentel.

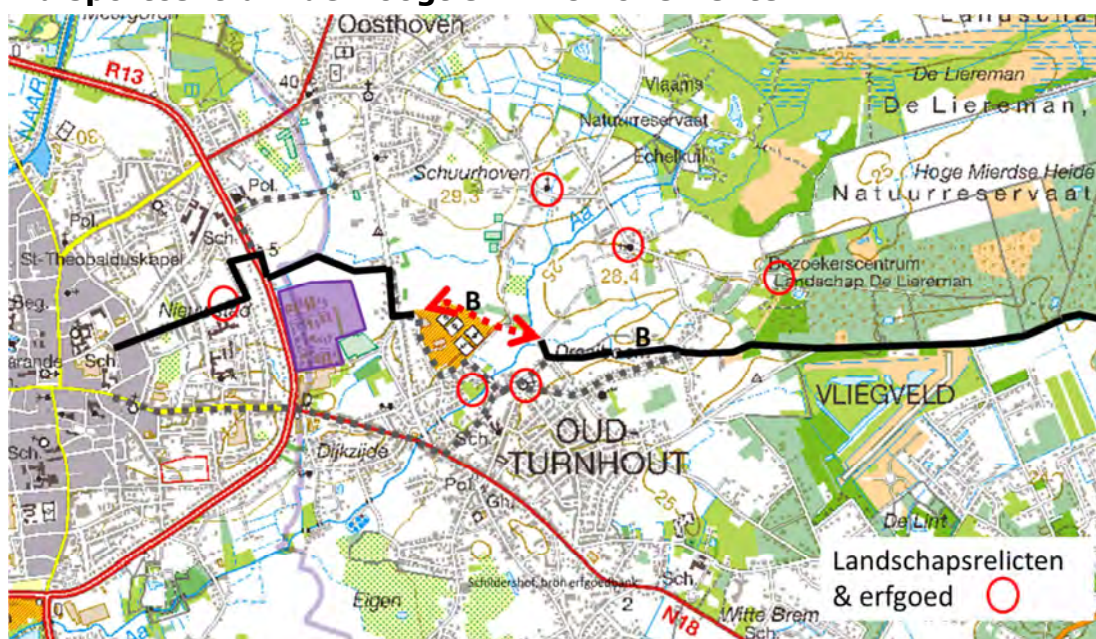
#### Beoordeling van **Variante A''** ten opzichte van bestaande routes:

Criteria	Oordeel	Opmerking / motivering
Omgeving		
O1. Landschap en groen	+++ --	Groene vinger, natuureservaat, Aa vallei Door natuurgebied, missing link wegwerken
O2. Bebouwing en erfgoed	0	Bunkerlinie Hollandstelling MAAR <b>niet</b> langs Schuurhoven, Schildershof A Sohie, St Bavokerk,
O3. Aantrekkelijkheid	+	Rustige wijken
Structuur		
S1. Autonetwerk	++	Weinig autoverkeer
S2. Logische fietsroute	0 - 0	Route is langer Leesbaarheid (veel afslagbewegingen) De Liereman, Bentel als attractiepolen, MAAR <b>niet</b> de Hoogt en niet woonkern Oud-Turnhout
S3. Kruispunten auto/fiets	-	Oversteekbaarheid R13



### 3.2.5. VARIANT B

#### via sportcentrum de Hoogt en KMO zone Bentel

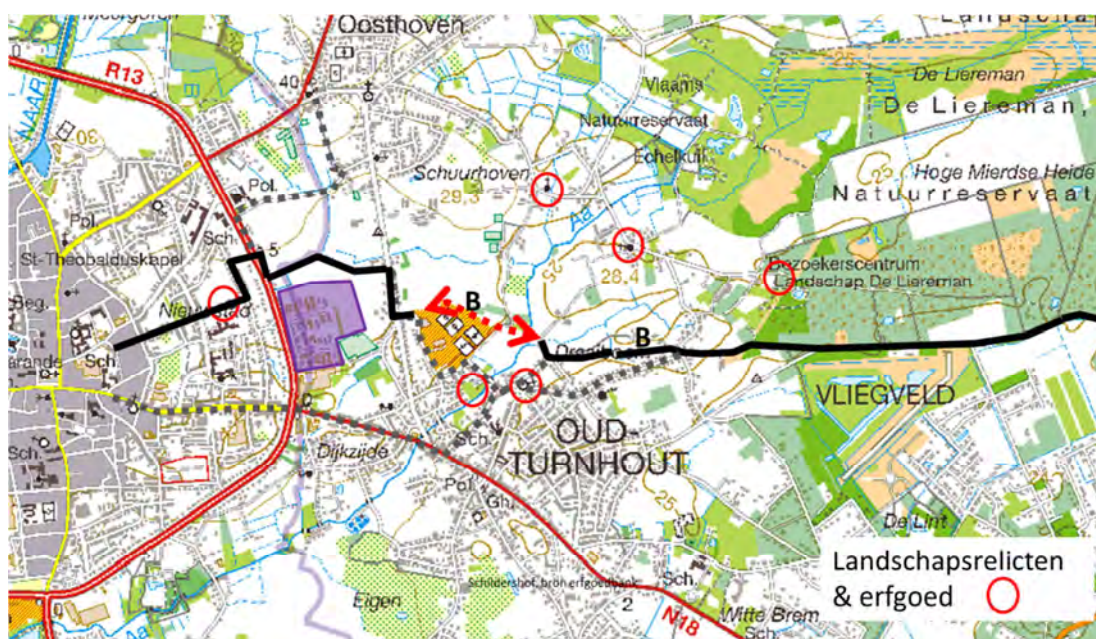


De route takt af van de splitsing Draaiboorn, een doorlopende straat die via een bestaand niet verhard wandel- en fietspad op Kerkedries uit komt. Vervolgens moet er via een nog te creëren route een verbinding gemaakt worden met Bentel. Een knelpunt is de Aa vallei kruisen van de Blokken naar sportcentrum de Hoogt. Er moet dus onderhandeld worden met grondeigenaars om de missing link te kunnen realiseren. De afstand is echter beperkt. Over de terreinen van de Hoogt, in eigendom van de gemeente, kan het geen probleem zijn om een verbinding te creëren. Vervolgens is het wenselijk om een trage wegverbinding te creëren van de Hoogt tot aan het Beyntelpad om op die manier te vermeiden dat er langs de Steenweg op Oosthoven gefietst moet worden. Deze variant passeert niet langs bezoekerscentrum de Liereman en het gehucht Schuurhoven (puntrelict). De route kruist de Aa (lijnrelict) vallei. Deze route passeert niet langs de St. Bavokerk en niet langs Schildershof van A Sohie. De route ligt bijna volledig op trage wegen, er moet niet langs de Steenweg op Oosthoven gefietst worden. De oversteekbaarheid van de R13 is problematisch. Attractiepolen zijn bezoekerscentrum de Hoogt en bedrijventerrein Bentel.

#### Beoordeling van **Variant B** ten opzichte van bestaande routes:

Criteria	Oordeel	Opmerking / motivering
Omgeving		
O1. Landschap en groen	++ --	Groene vinger, Aa vallei Impact op omgeving: missing link wegwerken
O2. Bebouwing e erfgoed	0	Bunkerlinie Hollandstelling MAAR <b>niet</b> langs Schuurhoven, Schildershof A Sohie, St Bavokerk,
O3. Aantrekkelijkheid	+	Rustige wijken
Structuur		
S1. Autonetwerk	++	Weinig autoverkeer
S2. Logische fietsroute	0 - +	Route is langer Leesbaarheid (veel afslagbewegingen) Bentel en de Hoogt als attractiepolen
S3. Kruispunten auto/fiets	-	Oversteekbaarheid R13

### 3.2.6. VOORKEURVARIANT



Als men de plussen en minnen van de verschillende varianten optelt bekomt men volgend resultaat:

Criteria		Huidig t.o.v. N118	Variante A	Variante A'	Variante A''	Variante B
<b>Omgeving</b>						
O1. Landschap en groen	Natuur Impact omgeving	+ 0	++ -	++ -	+++ --	++ --
O2. Bebouwing en erfgoed	Aantal, kwaliteit	+	+	+	0	0
O3. Aantrekkelijkheid	Rustige wijken	+	+	+	+	+
<b>Structuur</b>						
S1. Autonetwerk	Autoluw	+	+	+	++	++
S2. Logische fietsroute	Lengte route	-	---	--	0	0
	Leesbaarheid	--	--	--	-	-
	Attractiepolen	++	++	++	0	+
S3. Kruispunten auto/fiets	Veiligheid	-	-	-	-	-
Totaal		2	0	1	2	2

Vraag is of alle criteria even zwaar mogen doorwegen? De verkeerstechnische beleving, de landschappelijke beleving en het erfgoed zijn leuke extra's op een route. De elementen die te maken hebben met S2: Logische fietsroute, bepalen of de route al dan niet gebruikt zal worden. Het gaat dan om de lengte van de route (de omrijfactor), de leesbaarheid en de mate waarin attractiepolen worden bediend. De attractiepolen zijn van belang voor de kritische massa. Ook de veiligheid speelt een rol bij de keuze of een route al dan niet gebruikt zal worden (snel, vlot en veilig). De impact op de omgeving heeft effecten op de investeringskost en op het leefmilieu, maar kan op een goede manier meegenomen worden in het planvormingsproces.

Als de criteria op Structuurniveau een grotere doorslag krijgen, dan heeft variant B de voorkeur. Het is dus een uitdaging om variant B uit te werken aangezien deze route het meest voldoet aan het concept van een Groene Route. Een alternatief tracé langs bestaande wegen door woonwijken en langs een lokale weg II is voorhanden.



## Bijlage 1 – Verslag werkbijeenkomst met gemeenten



Opmaak Fietsplan Noorderkempen –  
Groene Routes

Projectwerkgroep - Gemeenten

12 maart 2015 – 10u15 – 18u

De Trappisten - Westmalle

### Verslag

### AANWEZIGEN

AANWEZIG:

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

## AGENDA

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

## VERGADERING

### 0. ALGEMEEN

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

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

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

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

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

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

1. De gemeenten beamen dat de grootste problemen zich bevinden op structuurniveau
2. Turnhout vraagt om mogelijk de kruispunten in de tabel te benoemen om de leesbaarheid te bevorderen
3. **Gebruik:** de snelheid is te hoog op de kruisingen (zijstraten) – fietsers komen uit het bos bij een slechte zichtbaarheid. Dit doet zich voor aan Heizijde, Dennenstraat en Domborgstraat,
4. Er is nu trajectcontrole op de N119 en dit is niet mogelijk bij verschillende snelheidsregimes, een snelheidsverlaging t.h.v. de kruisingen met het Belslijntje is dan ook geen optie.
5. Baarle-Hertog ziet fietsers in de voorrang niet zitten in de bebouwde kom. Iedereen ziet wel mogelijkheden op kruisingen met zeer rustige landelijke wegen, maar er is twijfel over de veiligheid omdat het principe niet gekend is. Turnhout: Afwisselen van voorrangsprincipe is verwarrend en nadelig voor de continuïteit, leesbaarheid en de veiligheid. Daarom als uitgangspunt dat de fietser bij alle kruispunten voorrang moet geven.
6. Baarle-Hertog: het is niet wenselijk het aantal verkeersborden uit te breiden om de voorrangregels aan te duiden.
7. Ravels: pleit voor de herinrichting van de 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
<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**

---



gemeente	Turnhout						Oud-Turnhout						Arendonk																																																																																																																																																																																																																																								
straatnaam kruispunt																																																																																																																																																																																																																																																					
belangrijk kruispunt	<b>Traject Groene Route</b>													N118 (lokale 1)																																																																																																																																																																																																																																							
straatnaam	Turnova site	Schoolstraat	Maasstraat	Maasstraat	trage weg	K van Baelenstraat	trage weg	R13 (primaire weg)	R13	Beyntel pad	missing link	Bergstraat	Bergstraat	Bergstraat	Heirbaan	Heirbaan	Heirbaan	Heirbaan	Heirbaan	Heirbaan	Heirbaan	Heirbaan	Reenstraat	N118 (lokale 1)																																																																																																																																																																																																																													
straatnaam kruispunt		Akkerpad BEV	Nieuwstad BEV	Frans Smuldersstraat	Tijl- en Nalestraat	Kamiel van Baelenstraat		R13 (primaire weg)			Stwg op Oosthoven (lokale 1)		Goordijk	(knip)	trage weg (zand)	Hogepedestraat	Hoendergaarsen	Aartjistraat	Oude Godstraat	Biesheuvelstraat				N118 (lokale 1)																																																																																																																																																																																																																													
afstand 9 km		130	220	110	280	145	105	35	125	710	3.125 in vogelvlucht	485	235	1370	550	435	390	90	270	115	100																																																																																																																																																																																																																																
verhouding afstand		1,4%	2,4%	1,2%	3,1%	1,6%	1,2%	0,4%	1,4%	7,9%	34,7%	5,4%	2,6%	15,2%	6,1%	4,8%	4,3%	1,0%	3,0%	1,3%	1,1%																																																																																																																																																																																																																																
<b>O. Omgeving</b>	<table border="1"> <tr> <td>ruimtelijk parkeren</td> <td>stedelijk</td> <td>wijken</td> <td>park</td> <td>wijken</td> <td>weg</td> <td>stroom langs P</td> <td>agrarisch</td> <td>open ruimte</td> <td>bos - natuur</td> <td>agrarisch</td> <td>wijken</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>straat verlichting</td> <td>veel op rijweg</td> <td>veel op rijweg</td> <td>nee</td> <td>perkt rijw beperkt</td> <td>nee</td> <td>nee</td> <td>nee</td> <td>nee</td> <td>op rijbaan/in berm, zelden</td> <td>nee</td> <td>gelijkgrondse berm, beperkt</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>attractiepolen</td> <td>tewerkstelling, onderwijs, cultuur, shopping, wonen</td> <td>wonen</td> <td>ja</td> <td>wonen, onderwijs</td> <td>wonen</td> <td></td> <td>landbouw, ondernemingen</td> <td>landbouw, ondernemingen</td> <td>regionaal sportcentrum de Hoogt, link naar woonwijken Oud-Turnhout, link naar bezoekerscentrum de Liernan - natuurgebied EU waardevol &amp; beschermd landschap</td> <td>landbouw, ondernemingen</td> <td>ja</td> <td>landchap, verkeersluwe groene omgeving</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Beleving</td> <td>matig</td> <td>matig</td> <td>goed</td> <td>goed</td> <td>goed</td> <td>slecht</td> <td>goed</td> <td>potentieel</td> <td>zeer goed</td> <td>zeer goed</td> <td>matig</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																										ruimtelijk parkeren	stedelijk	wijken	park	wijken	weg	stroom langs P	agrarisch	open ruimte	bos - natuur	agrarisch	wijken															straat verlichting	veel op rijweg	veel op rijweg	nee	perkt rijw beperkt	nee	nee	nee	nee	op rijbaan/in berm, zelden	nee	gelijkgrondse berm, beperkt															attractiepolen	tewerkstelling, onderwijs, cultuur, shopping, wonen	wonen	ja	wonen, onderwijs	wonen		landbouw, ondernemingen	landbouw, ondernemingen	regionaal sportcentrum de Hoogt, link naar woonwijken Oud-Turnhout, link naar bezoekerscentrum de Liernan - natuurgebied EU waardevol & beschermd landschap	landbouw, ondernemingen	ja	landchap, verkeersluwe groene omgeving														Beleving	matig	matig	goed	goed	goed	slecht	goed	potentieel	zeer goed	zeer goed	matig																																																																																																																																	
ruimtelijk parkeren	stedelijk	wijken	park	wijken	weg	stroom langs P	agrarisch	open ruimte	bos - natuur	agrarisch	wijken																																																																																																																																																																																																																																										
straat verlichting	veel op rijweg	veel op rijweg	nee	perkt rijw beperkt	nee	nee	nee	nee	op rijbaan/in berm, zelden	nee	gelijkgrondse berm, beperkt																																																																																																																																																																																																																																										
attractiepolen	tewerkstelling, onderwijs, cultuur, shopping, wonen	wonen	ja	wonen, onderwijs	wonen		landbouw, ondernemingen	landbouw, ondernemingen	regionaal sportcentrum de Hoogt, link naar woonwijken Oud-Turnhout, link naar bezoekerscentrum de Liernan - natuurgebied EU waardevol & beschermd landschap	landbouw, ondernemingen	ja	landchap, verkeersluwe groene omgeving																																																																																																																																																																																																																																									
Beleving	matig	matig	goed	goed	goed	slecht	goed	potentieel	zeer goed	zeer goed	matig																																																																																																																																																																																																																																										
<b>Score</b>	<table border="1"> <tr> <td>O1 landschap &amp; open ruimte</td> <td colspan="13">[Bar chart showing scores for O1 across sections]</td> <td colspan="10">[Bar chart showing scores for O1 across sections]</td> </tr> <tr> <td>O2 bebouwing &amp; erfgoed</td> <td colspan="13">[Bar chart showing scores for O2 across sections]</td> <td colspan="10">[Bar chart showing scores for O2 across sections]</td> </tr> <tr> <td>O3 aantrekkelijkheid: stresserende activiteiten</td> <td colspan="13">[Bar chart showing scores for O3 across sections]</td> <td colspan="10">[Bar chart showing scores for O3 across sections]</td> </tr> <tr> <td>O4 aantrekkelijkheid: afwisselende omgeving</td> <td colspan="13">[Bar chart showing scores for O4 across sections]</td> <td colspan="10">[Bar chart showing scores for O4 across sections]</td> </tr> </table>																										O1 landschap & open ruimte	[Bar chart showing scores for O1 across sections]													[Bar chart showing scores for O1 across sections]										O2 bebouwing & erfgoed	[Bar chart showing scores for O2 across sections]													[Bar chart showing scores for O2 across sections]										O3 aantrekkelijkheid: stresserende activiteiten	[Bar chart showing scores for O3 across sections]													[Bar chart showing scores for O3 across sections]										O4 aantrekkelijkheid: afwisselende omgeving	[Bar chart showing scores for O4 across sections]													[Bar chart showing scores for O4 across sections]																																																																																																																																				
O1 landschap & open ruimte	[Bar chart showing scores for O1 across sections]													[Bar chart showing scores for O1 across sections]																																																																																																																																																																																																																																							
O2 bebouwing & erfgoed	[Bar chart showing scores for O2 across sections]													[Bar chart showing scores for O2 across sections]																																																																																																																																																																																																																																							
O3 aantrekkelijkheid: stresserende activiteiten	[Bar chart showing scores for O3 across sections]													[Bar chart showing scores for O3 across sections]																																																																																																																																																																																																																																							
O4 aantrekkelijkheid: afwisselende omgeving	[Bar chart showing scores for O4 across sections]													[Bar chart showing scores for O4 across sections]																																																																																																																																																																																																																																							
<b>S. Structuur</b>	<table border="1"> <tr> <td>Autoroute</td> <td colspan="26">[Diagram showing road network and crossings]</td> </tr> <tr> <td>Leesbaarheid Groene Route</td> <td colspan="26">[Diagram showing green route readability]</td> </tr> <tr> <td>Trage Wegen Toets</td> <td colspan="26">[Diagram showing slow road tests]</td> </tr> <tr> <td>Kruispunten</td> <td colspan="26">[Diagram showing crossings]</td> </tr> <tr> <td>Score</td> <td colspan="26">[Score bars for structure]</td> </tr> </table>																										Autoroute	[Diagram showing road network and crossings]																										Leesbaarheid Groene Route	[Diagram showing green route readability]																										Trage Wegen Toets	[Diagram showing slow road tests]																										Kruispunten	[Diagram showing crossings]																										Score	[Score bars for structure]																																																																																																													
Autoroute	[Diagram showing road network and crossings]																																																																																																																																																																																																																																																				
Leesbaarheid Groene Route	[Diagram showing green route readability]																																																																																																																																																																																																																																																				
Trage Wegen Toets	[Diagram showing slow road tests]																																																																																																																																																																																																																																																				
Kruispunten	[Diagram showing crossings]																																																																																																																																																																																																																																																				
Score	[Score bars for structure]																																																																																																																																																																																																																																																				
<b>G. Gebruik</b>	<table border="1"> <tr> <td>verkeersstellingen fiets</td> <td colspan="13">BIBEKO</td> <td colspan="10">Potentieel als fietsroute</td> </tr> <tr> <td>BIBEKO/BUBEKO</td> <td colspan="13">[Values]</td> <td colspan="10">[Values]</td> </tr> <tr> <td>max snelheid tracé</td> <td colspan="13">[Values]</td> <td colspan="10">[Values]</td> </tr> <tr> <td>max snelheid zijstraten</td> <td colspan="13">[Values]</td> <td colspan="10">[Values]</td> </tr> <tr> <td>verkeersstellingen pae</td> <td colspan="13">[Values]</td> <td colspan="10">[Values]</td> </tr> <tr> <td>samenstelling verkeer</td> <td colspan="13">bestemmings verkeer</td> <td colspan="10">Weinig verkeer: op basis van expertkennis</td> </tr> <tr> <td>busroutes</td> <td colspan="13">?</td> <td colspan="10">Geen Busroute</td> </tr> <tr> <td>vachtroute</td> <td colspan="13">?</td> <td colspan="10">[Values]</td> </tr> <tr> <td>Score</td> <td colspan="26">[Score bars for usage]</td> </tr> </table>																										verkeersstellingen fiets	BIBEKO													Potentieel als fietsroute										BIBEKO/BUBEKO	[Values]													[Values]										max snelheid tracé	[Values]													[Values]										max snelheid zijstraten	[Values]													[Values]										verkeersstellingen pae	[Values]													[Values]										samenstelling verkeer	bestemmings verkeer													Weinig verkeer: op basis van expertkennis										busroutes	?													Geen Busroute										vachtroute	?													[Values]										Score	[Score bars for usage]																									
verkeersstellingen fiets	BIBEKO													Potentieel als fietsroute																																																																																																																																																																																																																																							
BIBEKO/BUBEKO	[Values]													[Values]																																																																																																																																																																																																																																							
max snelheid tracé	[Values]													[Values]																																																																																																																																																																																																																																							
max snelheid zijstraten	[Values]													[Values]																																																																																																																																																																																																																																							
verkeersstellingen pae	[Values]													[Values]																																																																																																																																																																																																																																							
samenstelling verkeer	bestemmings verkeer													Weinig verkeer: op basis van expertkennis																																																																																																																																																																																																																																							
busroutes	?													Geen Busroute																																																																																																																																																																																																																																							
vachtroute	?													[Values]																																																																																																																																																																																																																																							
Score	[Score bars for usage]																																																																																																																																																																																																																																																				
<b>I. Inrichting</b>	<table border="1"> <tr> <td>breedte rijweg of fietspad</td> <td colspan="13">[Values]</td> <td colspan="10">[Values]</td> </tr> <tr> <td>type verharding</td> <td colspan="13">[Values]</td> <td colspan="10">[Values]</td> </tr> <tr> <td>voorrang</td> <td colspan="13">[Values]</td> <td colspan="10">[Values]</td> </tr> <tr> <td>type kruispunt</td> <td colspan="13">[Values]</td> <td colspan="10">[Values]</td> </tr> <tr> <td>Score</td> <td colspan="26">[Score bars for infrastructure]</td> </tr> </table>																										breedte rijweg of fietspad	[Values]													[Values]										type verharding	[Values]													[Values]										voorrang	[Values]													[Values]										type kruispunt	[Values]													[Values]										Score	[Score bars for infrastructure]																																																																																																																									
breedte rijweg of fietspad	[Values]													[Values]																																																																																																																																																																																																																																							
type verharding	[Values]													[Values]																																																																																																																																																																																																																																							
voorrang	[Values]													[Values]																																																																																																																																																																																																																																							
type kruispunt	[Values]													[Values]																																																																																																																																																																																																																																							
Score	[Score bars for infrastructure]																																																																																																																																																																																																																																																				
<b>kruispunt met R13</b>																																																																																																																																																																																																																																																					
<b>N119</b>																																																																																																																																																																																																																																																					
<b>O</b>	Groen													Groen																																																																																																																																																																																																																																							
<b>S</b>	Aansluiten													Aanleg Trage Wegen																																																																																																																																																																																																																																							
<b>G</b>	30													50 (of 30)																																																																																																																																																																																																																																							
<b>I</b>	Zwaar vk													Kruising																																																																																																																																																																																																																																							
<table border="1"> <tr> <td>Zone 1: Bebouwd gebied</td> <td>1 km</td> <td>Zone 2: Zoekzone Missing Links</td> <td>4 km</td> <td>Zone 3: Open ruimte</td> <td>2,6 km</td> <td>Zone 4: Bebouwd gebied</td> <td>1,4 km</td> </tr> </table>																										Zone 1: Bebouwd gebied	1 km	Zone 2: Zoekzone Missing Links	4 km	Zone 3: Open ruimte	2,6 km	Zone 4: Bebouwd gebied	1,4 km																																																																																																																																																																																																																				
Zone 1: Bebouwd gebied	1 km	Zone 2: Zoekzone Missing Links	4 km	Zone 3: Open ruimte	2,6 km	Zone 4: Bebouwd gebied	1,4 km																																																																																																																																																																																																																																														

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