

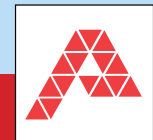
EEN NIEUWE EN

GEZAMENLIJKE AANPAK

VAN DE MOBILITEIT

DE NOORDERKEMPEN

trendsetter in duurzame ontwikkeling



PROVINCIE
ANTWERPEN

MET

EN VOOR

15 GEMEENTEN

Arendonk, Baarle-Hertog, Beerse, Brecht, Hoogstraten, Lille, Malle, Merksplas,
Oud-Turnhout, Ravels, Rijkevorsel, Turnhout, Vosselaar, Zandhoven, Zoersel



EEN NIEUWE EN

GEZAMENLIJKE AANPAK

VAN DE MOBILITEIT

DE NOORDERKEMPEN

trendsetter in duurzame ontwikkeling

Inhoudstafel

Voorwoord	5				
1. HET VERTREKpunt	9	2. HET DOEL	17	4. DE TWEEDE AMBITIE	31
Een brede en genuanceerde benadering van de mobiliteit		Een gezamenlijke en efficiënte aanpak van de mobiliteit		De Noorderkempen: modelregio Duurzame Ontwikkeling	
1.1 Een beetje geschiedenis	9	2.1 Problemen met de mobiliteit - elke gemeente kent ze	17	4.1 Troeven van de Noorderkempen	31
Al eeuwen een dunbevolkte streek		Te veel verkeer door dorps- en stadskernen		Een grensoverschrijdend verhaal	
Kanaal, klei en industrie		Het lokale wegennet is voortdurend overbelast		Kanaal en valleien als ruggengraat	
Ongebreidelde expansie tijdens de laatste 50 jaar		In de hele regio neemt de verkeersdruk toe		4.2 Noorderkempen – sterk merk	32
Nieuwe infrastructuur en individuele mobiliteit		2.2 De nood aan samenwerking – elke gemeente doet mee	17	Het belang van straten en pleinen	
De herontdekking van de groene ruimte		Overleg en samenwerking – een noodzaak		Wonen op de juiste plek	
1.2 De verkeerssituatie vandaag	10	De rol van de provincie Antwerpen			
Het hoofdwegennet is zwaar overbelast		De opmaak van een plan – vele partners en invalshoeken		5. HET TRAJECT	35
Het meeste verkeer is afkomstig uit eigen regio		Naar een gezamenlijke visie – door iedereen gedragen		Naar een geïntegreerd actieplan	
1.3 De bestaande beleidsinstrumenten	11	3. DE EERSTE AMBITIE	21	5.1 Samenwerking op alle niveaus	35
Het gewestplan heeft zijn beperkingen		De Noorderkempen: modelregio Duurzame Mobiliteit		5.2 Grondige studies en snelle acties	35
Een gemeentelijk mobiliteitsplan heeft zijn grenzen		3.1 Het hoofdwegennet: behouden en optimaliseren	21	Beter voorkomen dan genezen	
Ruimtelijke structuurplannen staan op zichzelf		Doorstroming is essentieel		Verder visie ontwikkelen	
1.4 Geplande ontwikkelingen en hun gevolgen	13	Bedrijventerreinen best dicht bij de snelweg		5.3 Realisatie van de netwerken – in fases	36
Bijkomende woningen		3.2 Een robuust netwerk voor zwaar verkeer	23		
Economische expansie		3.3 Extra maatregelen om het vrachtverkeer te sturen	24	Verklarende woordenlijst	40
1.5 De nood aan geïntegreerd beleid	14	3.4 Een uitbreiding van het treinverkeer	26	Tot besluit	41
Ruimtelijke concentratie van activiteiten		Twee stations in Turnhout		Een duurzaam en toekomstgericht project	
Meer variatie in de verkeersmiddelen: multi-modaliteit		Station Noorderkempen in Brecht			
		3.5 Weer een tram langs de steenweg	26		
		3.6 Ruimte voor fietsers	26		
		Fietsen op landelijke wegen			
		Grote en kleine bruggen over het kanaal			

VOORWOORD

Het boekje dat u in handen hebt is het resultaat van een intense samenwerking tussen de provincie Antwerpen en alle gemeenten van de Noorderkempen. Samen zijn we er in geslaagd om een gezamenlijke mobiliteitsvisie uit te werken waar iedereen beter van wordt – en die de regio op de kaart zet als een echte trendsetter in duurzame ontwikkeling.



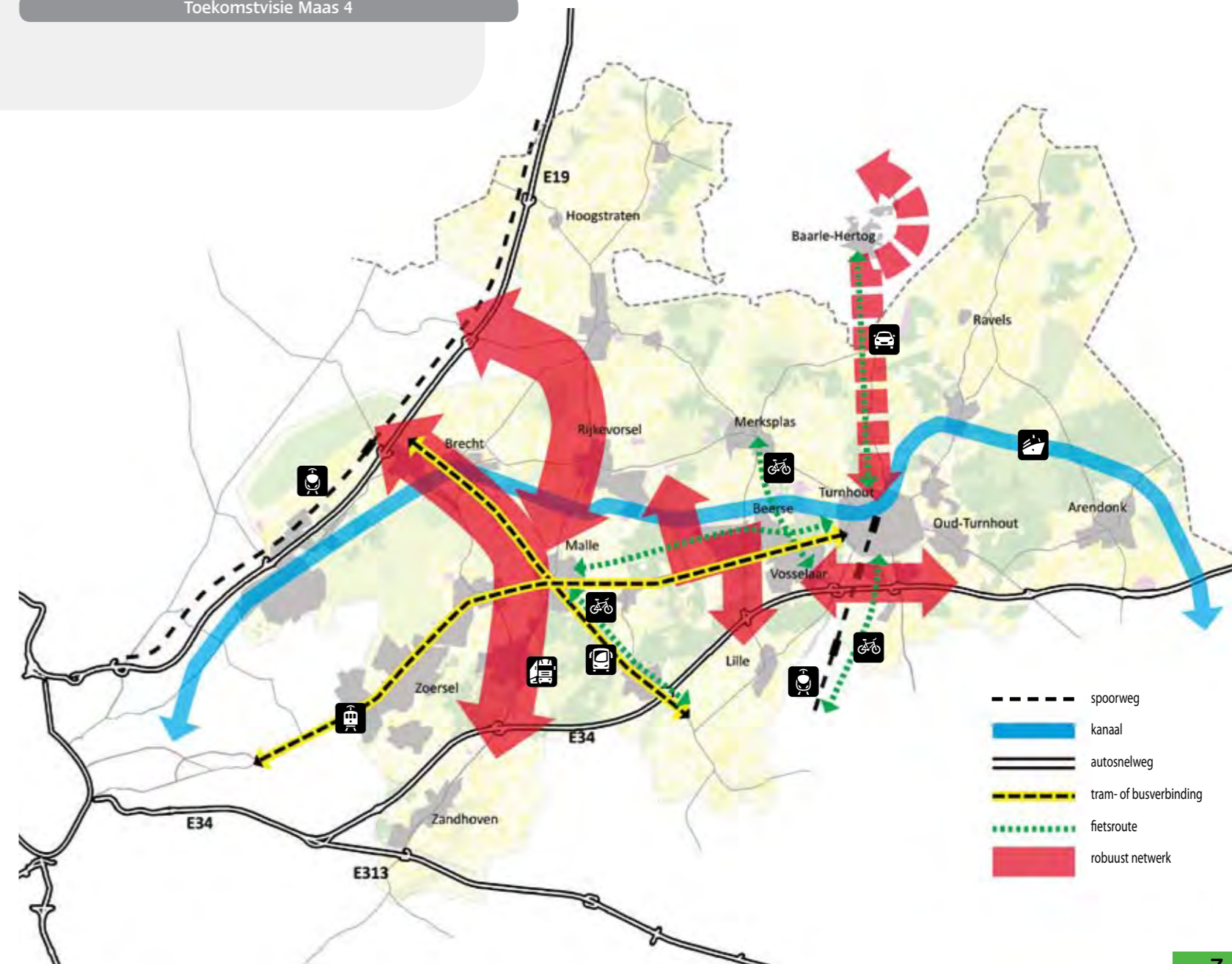
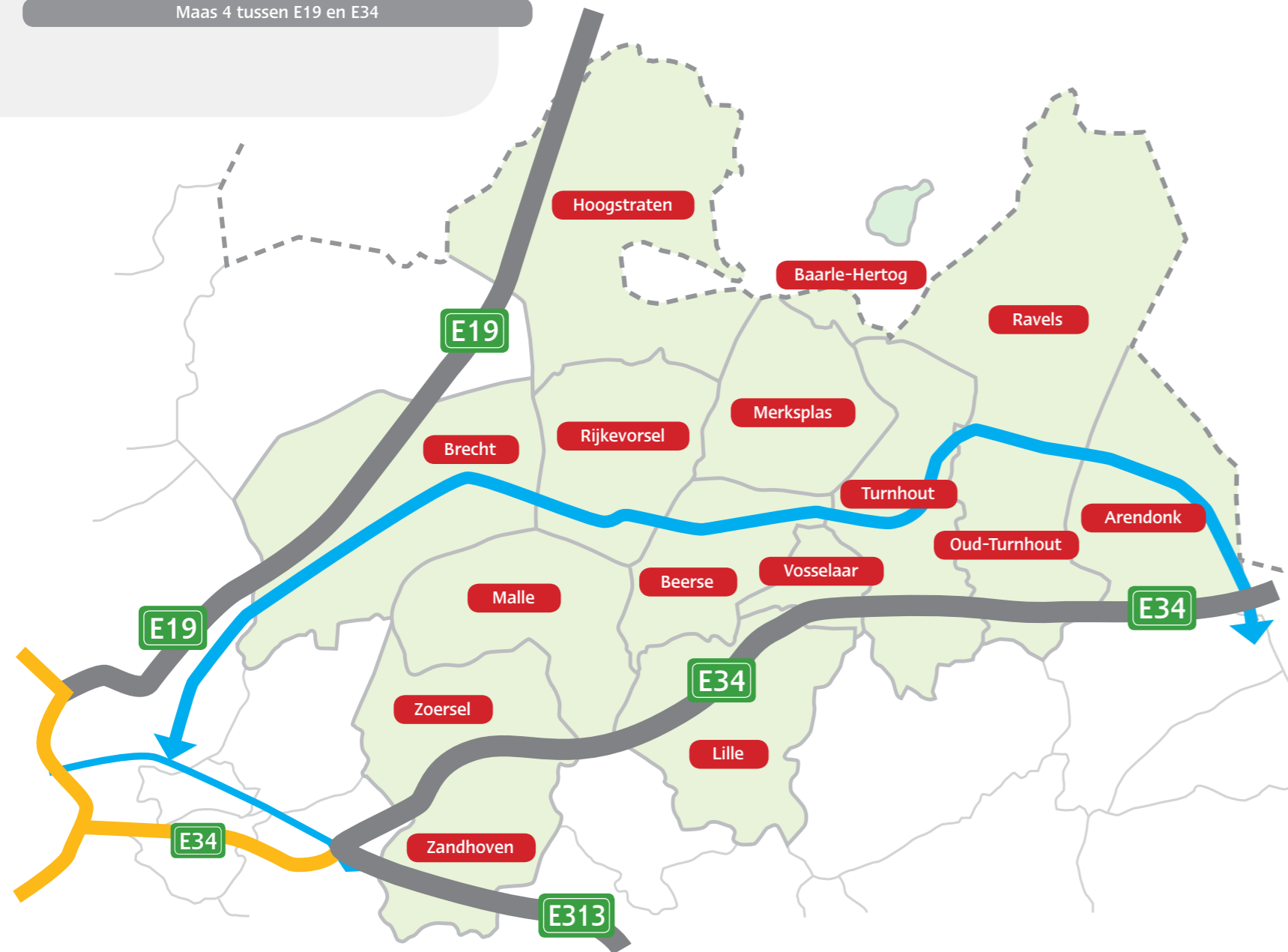
Want mobiliteit is meer dan rijden of stilstaan – goede mobiliteit is eveneens het gevolg van een goede ruimtelijke planning, van doordachte ingrepen in de open ruimte en in de stedelijke gebieden. Tot voor kort werkte elke gemeente eigen oplossingen uit, maar al te dikwijls bleek dat de oplossing van de ene het probleem was van de andere. Een gezamenlijke aanpak is dus noodzakelijk, en daarvan is voorliggend plan het resultaat.

Om plannen en visies goed te interpreteren – een plan lezen is niet altijd eenvoudig - is het nodig het juiste kader te kennen, de juiste cijfers te hanteren en de geschiedenis van de streek te begrijpen. Deze brochure besteedt daar de nodige aandacht aan: waar komen we vandaan, waar staan we en waar willen we naar toe.

Mijn dank gaat uit naar de 15 gemeenten die deze mobiliteitsstudie samen uitwerkten, en ze nadien ook goedkeurden in hun gemeenteraad. Ook een oprecht woord van dank aan de studiebureaus, de hogere overheden, de vervoersmaatschappijen, het georganiseerde middenveld en alle andere actoren die elk op hun eigen wijze hebben bijgedragen tot het eindresultaat.

Het is onze innige hoop en onze vaste overtuiging dat de uitwerking en uitvoering van deze nieuwe en gezamenlijke visie ten goede komt aan alle 15 gemeenten en hun inwoners en dat de Noorderkempen er als geheel op vooruit zal gaan - in alle betekenissen van het woord.

Inga Verhaert
Gedeputeerde voor Mobiliteit provincie Antwerpen
September 2012



Mobiliteit is in grote mate een ruimtelijk probleem. Hier zien we hoeveel ruimte een groep mensen inneemt wanneer ze te voet gaan, de fiets gebruiken, de auto of het openbaar vervoer. Hoe minder ruimte wordt ingenomen, hoe vlotter de doorstroming – ook voor auto's.



1. HET VERTREKPUNT

Een brede en genuanceerde benadering van de mobiliteit

Om de problemen van vandaag goed in te schatten en gepaste oplossingen te formuleren, is het belangrijk om weten hoe onze regio groeide en evolueerde tot wat hij nu is.

1.1 Een beetje geschiedenis

Door de eeuwen heen ontwikkelde de Noorderkempen zich tot de regio die we vandaag kennen: een lappendeken van dorpskernen, uitbreidingen en verkavelingen – met gespreide inplanting van voorzieningen, bedrijven en bedrijfsterreinen. Dat patroon bepaalt hoe het verkeer van vandaag zich gedraagt.

Al eeuwen een dunbevolkte grensstreek

In de negentiende eeuw waren 'de Stille Kempen' een dunbevolkte streek aan de grens met Nederland. Door de arme zandgronden lagen boerderijen zeer verspreid en bleven de bewoonde kernen klein. Mensen of functies die men elders liever niet wilde, werden naar hier verwezen, dicht bij de grens en ver van de centrale macht.

Een treffend voorbeeld daarvan zijn de kolonies van Merksplas en Wortel, gesticht in de periode dat België ontstond.

Kanaal, klei en industrie

De situatie veranderde grondig toen de overheid dwars door dit arme gebied een kanaal ging graven - op de waterscheidingskam van de Kempen. Hoofddoel was toen om een betere irrigatie van de gronden te realiseren – met het oog op een efficiëntere en rijkere landbouw. De ontdekking van kleilagen vlak onder het oppervlak bracht daarna ook de industriële revolutie naar de Noorderkempen. De kleinjverheid zorgde voor tal van baksteen-, pannen- en cementfabrieken, zij stonden symbool voor de nieuwe bedrijvigheid. Maar er verscheen ook nogal wat vervuilende industrie - zware metalen waren geen uitzondering. De streek was toch arm en weinig bevolkt.



Ongebreidelde expansie tijdens de laatste 50 jaar

In de jaren '70 van de twintigste eeuw volgt een nieuwe ingrijpende verschuiving. Er ontwikkelt zich een vlucht uit de stad en meer en meer mensen gaan op den buiten wonen – meestal in nieuwe verkavelingen. De vestiging van nieuwe bedrijven als Janssen-Pharmaceutica in Beerse en de uitbouw van bedrijventerreinen als De Schaaf-Delften in Malle versterkten dit fenomeen. De streek geraakte meer bevolkt, maar de bewoning bleef verspreid.

Nieuwe infrastructuur en individuele mobiliteit

Van de negentiende eeuw tot diep in de twintigste eeuw bestond in de Noorderkempen een ruim vertakt net van buurtspoorwegen – de tram van Antwerpen naar Turnhout was hét transportmiddel dat de regio ontsloot. Maar dan begon de opmars van de auto: de tram werd afgeschaft en er kwamen autosnelwegen in de plaats. De inplanting van die nieuwe snelwegen hield echter geen rekening met de historische ontwikkeling van de streek – waardoor een groot deel van de lokale bedrijven er vrij ver vandaan kwam liggen. Zij lagen immers bij het kanaal. Dat heeft nog steeds zware gevolgen voor het verkeer: elke vrachtwagen die rijdt tussen bedrijf en snelweg doorkruist onvermijdelijk een of meerdere dorpskernen. En belast daarmee de lokale leefkwaliteit.

De herontdekking van de groene ruimte

Ondanks alle ontwikkelingen behield de Noorderkempen wel haar open en groen karakter. Het is een kwaliteit die overeind bleef –

met de land- en tuinbouw in een zeer belangrijke rol. Nieuw is dat die charme en die eigenheid de laatste decennia als het ware herontdekt werden door mensen die de rust, het groen en de natuur opzoeken. In deze regio is tot op vandaag ruim plaats voor toerisme en recreatie - nieuwe voorzieningen trekken nieuwe mensen aan en bieden hen een bijzonder mooie omgeving om te ontspannen of te wonen. Het recreatieve fietsknooppuntennetwerk dat sinds enkele jaren werd uitgerold, draagt bij tot die beleving. Stilaan groeide zo het besef dat, om de open ruimte te vrijwaren, de verkeerssituatie een grondige aanpak vereist.

1.2 De verkeerssituatie vandaag

Iedere inwoner, elke automobilist heeft een eigen perceptie over verkeer. Vlaanderen telt 6 miljoen verkeersspecialisten en iedereen vertrekt vanuit zijn of haar eigen ervaring. Daarom is het essentieel een aantal onbetwiste vaststellingen in kaart te brengen en van daaruit de juiste uitgangspunten te formuleren.

Het hoofdwegennet is zwaar overbelast

Het hoofdwegennet bestaat uit de E19 en de E34, beiden sluiten aan op de Ring rond Antwerpen. De verkeersoverlast op die Ring zorgt uiteraard voor extra drukte op de snelwegen er naartoe en heeft bovendien een bijzonder negatieve impact op de verkeersdruk in de hele Noorderkempen. Als het verkeer op de snelwegen vertraagt of stil staat, hebben automobilisten de neiging om langer de secundaire wegen te gebruiken en pas zo laat mogelijk in te schuiven

De ambitie van elke gemeente om meer bedrijven en meer inwoners aan te trekken is begrijpelijk. De gemeentelijke financiën hangen er immers voor een groot deel van af: elke inwoner, elk bedrijf betaalt gemeentelijke taksen. Om het beleid ten gronde te kunnen wijzigen zijn er dus ook maatregelen nodig die niets te maken hebben met planning of ruimtelijke ordening, maar alles met de financiering van de gemeenten en de fiscale regelingen in dat verband. Werk voor de wetgever.

op de grote verkeersassen. Dat verhoogt de druk op de wegen die aansluiten op die assen (het onderliggende wegennet) en op de bebouwde kernen waar al die auto's door moeten.

Het meeste verkeer is afkomstig uit eigen regio

De verkeersdruk in de Noorderkempen blijkt vooral het gevolg van een teveel aan intern verkeer – verkeer dat binnen de regio zelf zijn weg zoekt van en naar bedrijventerreinen, van en naar de school, van en naar het werk, of richting Antwerpen en verder. Door al die

verkeersstromen is het lokale wegennet de hele dag door vrij zwaar belast. Om die belasting te verminderen moet men niet enkel oog hebben voor de hoeveelheid verkeer, maar eveneens voor de aard van dat verkeer en zelfs voor de locaties van al die bestemmingen. Een probleem dat intern tot stand komt zal ook intern moeten worden opgelost.

1.3 De bestaande beleidsinstrumenten

De geschiedenis van de regio verklaart een deel van de conflicten die vandaag bestaan. Om die bij te sturen bestaan verscheidene beleidsinstrumenten, maar die zijn niet altijd even behulpzaam ...

Het gewestplan heeft zijn beperkingen

In het gewestplan wordt voor elke morzel grond een bestemming vastgelegd of in het vooruitzicht gesteld. Maar activiteiten veranderen of krijgen een andere invulling en dat wil wel eens wringen met wat het gewestplan bepaalt. Zo was het ooit logisch dat steenbakkerijen en pannenfabrieken langs het kanaal lagen – hun producten werden per boot vervoerd. Maar nu zijn deze terreinen verlaten of geëvolueerd tot industrieel erfgoed. En veel bedrijven die in de plaats kwamen hebben totaal geen band meer met het water maar passen wel volledig in het gewestplan, dit is paars





gebied. Zo treffen we daar vandaag bv. een vergroothandel of een bandencentrale aan. Vanuit mobiliteitsvoegpunt zijn die bedrijven nochtans bijzonder slecht gelegen om hun producten te vervoeren. Dat gebeurt immers niet per schip, via het water, maar met de vrachtwagen, langs de weg. Dikwijls vergt dat moeilijke of storende ontsluitingen langs de kanaaloevers en lange trajecten naar de open afritten van snelwegen. Door de dorpskernen.

Een gemeentelijk mobiliteitsplan heeft zijn grenzen

Tot voor kort maakten vele gemeenten afzonderlijk hun eigen mobiliteitsplan op. Ze vertrokken daarbij – begrijpelijk – van een statusquo op ruimtelijk vlak: mensen blijven verspreid wonen, bedrijven blijven liggen waar ze liggen. Anders gezegd: de kleuren van het gewestplan blijven behouden. Zo blijven een aantal belangrijke oorzaken van de mobiliteitsproblematiek buiten schot. Bovendien houden de meeste gemeenten – begrijpelijk – minder rekening met de gevolgen van hun mobiliteitsplan op de mobiliteit in de aangrenzende gemeenten. De optelsom van al die aparte mobiliteitsplannen biedt dan ook zelden of nooit een oplossing voor het geheel. In de stadsregio Turnhout werkten Turnhout, Vosselaar, Beerse en Oud-Turnhout samen aan één intergemeentelijk mobiliteitsplan.

Ruimtelijke structuurplannen staan op zichzelf

Zowat elke gemeente heeft ondertussen ook een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Dat moest passen in het structuurplan Vlaanderen (RSV) en in dat van de provincie Antwerpen (RSPA), maar ook hier bleef de afstemming met de omliggende gemeenten of met

de regio vaak eerder beperkt. Bovendien hanteerde elke gemeente dezelfde logica en ambities: iedereen wil meer inwoners en woningen, iedereen wil extra bedrijventerreinen. Daardoor kan men geen oog hebben voor de evenwichten op grotere schaal of voor de trendbreuk die het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wilde realiseren: een gedeconcentreerde bundeling van activiteiten – met een overwogen keuze van gebieden om te wonen, te werken, te ontspannen. Die gezamenlijke ambitie kan niet gerealiseerd worden door aparte plannen.

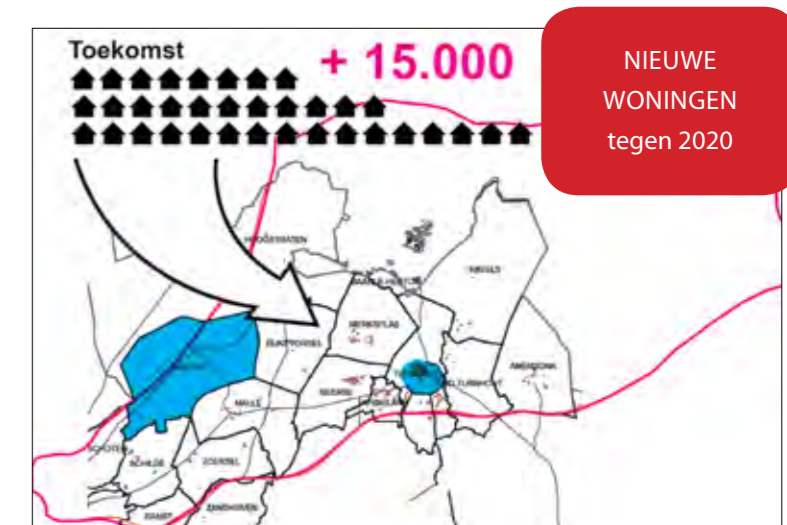
1.4 Geplande ontwikkelingen en hun gevolgen

Wanneer we alle gemeentelijke plannen samen leggen en de gevolgen ervan in kaart brengen wordt pas echt duidelijk hoeveel bijkomend verkeer dit met zich meebrengt. Reden genoeg om een en ander op elkaar af te stemmen.

Bijkomende woningen

Een optelsom van de verschillende projecten leert ons dat er tegen 2020 zo'n 15.000 bijkomende woningen worden voorzien – goed voor 27.000 bewoners. Dit vergt een oppervlakte gelijk aan de binnenstad van Turnhout, dit gaat over een aantal inwoners vergelijkbaar met de bevolking van Brecht. Dat zulke groei leidt tot extra

verkeersbelasting is duidelijk, zeker wanneer die woningen over het hele gebied verspreid worden. Daarom is het zo belangrijk nieuwe woningen te concentreren, bv. in de kernen van steden en dorpen.



Economische expansie

Hetzelfde verhaal geldt voor bijkomende bedrijvigheid. In de verzamelde plannen is vraag naar 370 ha bijkomende bedrijfsterrinen - ongeveer 2 maal de oppervlakte van Beerse-Zuid, of meer dan 700 voetbalvelden. Wanneer men die hectaren spreidt over alle gemeenten dan zal ook daardoor het mobiliteitsprobleem alleen maar toenemen.



Geef elke gemeente zijn eigen terrein en het vrachtverkeer zal zich over de hele regio verspreiden. Een en ander werd doorgerekend en de conclusies van het verkeersmodel zijn duidelijk: bij ongewijzigd beleid zal het verkeer over het hele netwerk van de Noorderkempen fors toenemen en het huidige wegennet definitief overbelast geraken. We moeten een andere weg inslaan.

1.5 De nood aan geïntegreerd beleid

Uit alle ervaringen en analyses blijkt dat er – om een goede mobiliteit te realiseren – veel meer afstemming nodig is tussen de verschillende plannen en actoren. En dat een aantal nieuwe keuzes onafwendbaar zijn.

Ruimtelijke concentratie van activiteiten

Concentratie van bedrijvigheid is veel beter dan spreiding, het bundelt de verkeersstromen. Dit geldt ook voor kleinhandel, voorzieningen en diensten – zij passen best in de kernen van steden en dorpen, want: beter bereikbaar met het openbaar vervoer en heel wat comfortabeler voor de fietser. Resultaten van die aanpak zijn overigens reeds zichtbaar in verscheidene gemeenten.

Meer variatie in de vervoersmiddelen: multi-modaliteit

De meeste verkeersoverlast ontstaat door auto's en vrachtwagens. Er bestaan echter ook andere transportmiddelen en die worden nog te weinig benut. Wanneer we elk vervoermiddel juist inzetten spreken

we over duurzame mobiliteit. Zo kan heel wat vracht over het water of perspoor worden vervoerd – Veedijk ontsluiten met een goederenspoor is één van de voorstellen. Verplaatsingen naar het werk kunnen veel meer met het openbaar vervoer of per fiets. Door die verschuiving bij de keuze van vervoerswijze (de 'modal shift') zal ook het noodzakelijke autoverkeer weer vlotter verlopen. En de verkeersveiligheid gaat er op vooruit. Er ontstaat – letterlijk en figuurlijk – ruimte om de leefbaarheid van kernen te verbeteren. Pleinen of dorpskernen met minder verkeer kunnen weer heringericht worden – op maat van mensen.

We kunnen er in dit verband niet genoeg op wijzen dat ook lokale omleidingswegen daarin een belangrijke rol spelen. Zij laten niet enkel het verkeer vlotter verlopen, maar houden eveneens de vrachtwagens en de auto's uit de kernen – en creëren daar zo meer ruimte.





2. HET DOEL

Een gezamenlijke en efficiënte aanpak van de mobiliteit

Elke gemeente ondervindt gelijkaardige problemen. Enkel een bundeling van krachten en inzichten kan soelaas brengen.

2.1 Problemen met de mobiliteit - elke gemeente kent ze

Te veel verkeer door dorps- en stadskernen

Elke gemeente in de Noorderkempen heeft vandaag te maken met verkeersoverlast. Rijkevorsel en Oostmalle liggen op de kruising van twee gewestwegen. In Brecht, Westmalle, Hoogstraten, Oud-Turnhout, Merksplas, Ravels en Zoersel loopt de gewestweg dwars doorheen het centrum – met uiteraard veel en druk verkeer. Ook gemeenten als Arendonk, Baarle, Beerse, Lille, Vosselaar en Zandhoven krijgen teveel verkeer te verwerken. In Beerse is dat bovendien vooral vrachtverkeer.

Het lokale wegennet is voortdurend overbelast

De verkeersdrukte beperkt zich niet tot specifieke assen of bepaalde uren. Uit analyses en tellingen blijkt dat het hele wegennet van de Noorderkempen vrij gelijkmatig – en ook vrij hoog - belast is. Uiteraard zijn er de piekmomenten waarop iedereen naar school gaat of

naar het werk, maar de overlast spreidt zich over de hele dag. Er is gewoon heel veel gemotoriseerd verkeer in de Noorderkempen – en het zit overal verspreid.

In de hele regio neemt de verkeersdruk toe

Het totaal van al die lokale overlast komt vanzelfsprekend niet ten goede aan de algemene verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. De verkeersdruk is er zelfs voelbaar tot in kleinere deukernen als Vlimmeren, Wortel of Weelde-Statie. De drukte op de Ring rond Turnhout heeft dan weer een negatief effect op de hele regio rond de stad.

2.2 De nood aan samenwerking – elke gemeente doet mee

Overleg en samenwerking – een noodzaak

Zoals eerder vermeld heeft elke gemeente uit de Noorder-

kempen in het nabije verleden een eigen ruimtelijk structuurplan opgemaakt, meestal ook een mobiliteitsplan. Soms gebeurde dat in overleg met de burens maar dikwijls was het ieder voor zich: hier en daar werden onveilige doortochten aangepakt of stelde men omleidingen rond dorpskernen voor. De voorstellen voor openbaar vervoer waren doorgaans zeer divers. Dikwijls bleken buurgemeenten het ook grondig oneens over mogelijke oplossingen of hadden ze het gevoel dat de overlast van de ene afgewenteld werd op de andere.

De rol van de provincie Antwerpen

Verkeer en mobiliteit houden niet op aan de grenzen van de gemeente. Werken in gespreide slagorde had dus geen zin, de nood aan samenwerking en overleg groeide. Daarop nam de provincie Antwerpen, op uitdrukkelijke vraag van meerdere gemeenten, het initiatief om alle betrokkenen samen te brengen – het begin van een proces waarbij alle noden en wensen op tafel kwamen. Die overstijgen, en samen zoeken naar oplossingen, was de boodschap – en dat lukte. Het gezamenlijk initiatief van de provincie Antwerpen en de 15 gemeenten uit de Noorderkempen is dan ook spraakmakend en vrij uniek in Vlaanderen.

De opmaak van een plan – vele partners en invalshoeken

De gemeenten ondertekenden een engagementsverklaring om samen te werken en de provincie Antwerpen besliste een studie-

opdracht uit te schrijven – meer dan 50 verschillende partners werden bij het proces betrokken: verenigingen uit het georganiseerde middenveld (o.a. adviesraden, vakbonden, RESOC Kempen, POM Antwerpen en VOKA Kempen), hogere overheden, vervoersmaatschappijen, zelfs de provincie Noord-Brabant.

Gedurende twee à drie jaren bouwde men aan een gemeenschappelijke visie en strategie rond mobiliteit. En van bij aanvang werd de blik verruimd: deze opdracht gaat niet enkel over gemotoriseerd verkeer, dit gaat over alle transportmiddelen (auto, bus, boot, spoor, tram, fiets) en hun interactie. Ook de ruimtelijke impact kwam meer en meer in beeld: mobiliteitsvoorstellen gaan ook over de omgang met open en bebouwde ruimte. En het resultaat kan maar werken als de verschillende invalshoeken goed geïntegreerd zijn. Die aanpak maakt het verhaal – en de oplossing – veel consistentier.

Naar een gezamenlijke visie – door iedereen gedragen

Op het einde van de rit drongen de gemeenten er zelf op aan om het eindrapport niet enkel ter kennisgeving voor te leggen aan de verschillende gemeentebesturen, maar het effectief te laten goedkeuren door de gemeenteraden. Dat gebeurde in juni 2012 en zorgt er voor dat dit plan niet in de schuif terecht komt, maar de basis vormt voor het gemeentelijk, provinciaal en Vlaams beleid tijdens de komende jaren. Het proces en het resultaat zijn gedragen door de gemeenten en de provincie Antwerpen, het engagement om werk te maken van de stapsgewijze realisatie van dit project is concreet.

De leiding van het proces lag in handen van de stuurgroep, onder leiding van gedeputeerde Inga Verhaert en aangestuurd door de provinciale dienst Mobiliteit. Alle gemeenten waren vertegenwoordigd door beleidsverantwoordelijken (burgemeesters, schepenen) én betrokken ambtenaren (mobiliteit, ruimtelijke ordening). De debatten verliepen open en duidelijk, diverse scenario's kwamen op tafel.

De ondersteuning van het proces lag in handen van de studiebureaus Vectris, Stramien en Tri-Vizor. Zij leverden, op basis van analyses en onderzoek, de nodige stof tot discussie en wierpen de juiste vragen in het midden. Parallel met het werk in de stuurgroep vond er veel bilateraal overleg plaats: tussen gemeenten onderling, groepen van gemeenten met diverse partners of diverse overheden. Tal van mogelijkheden werden onderzocht, voorstellen afgetoetst, discussies gevoerd.

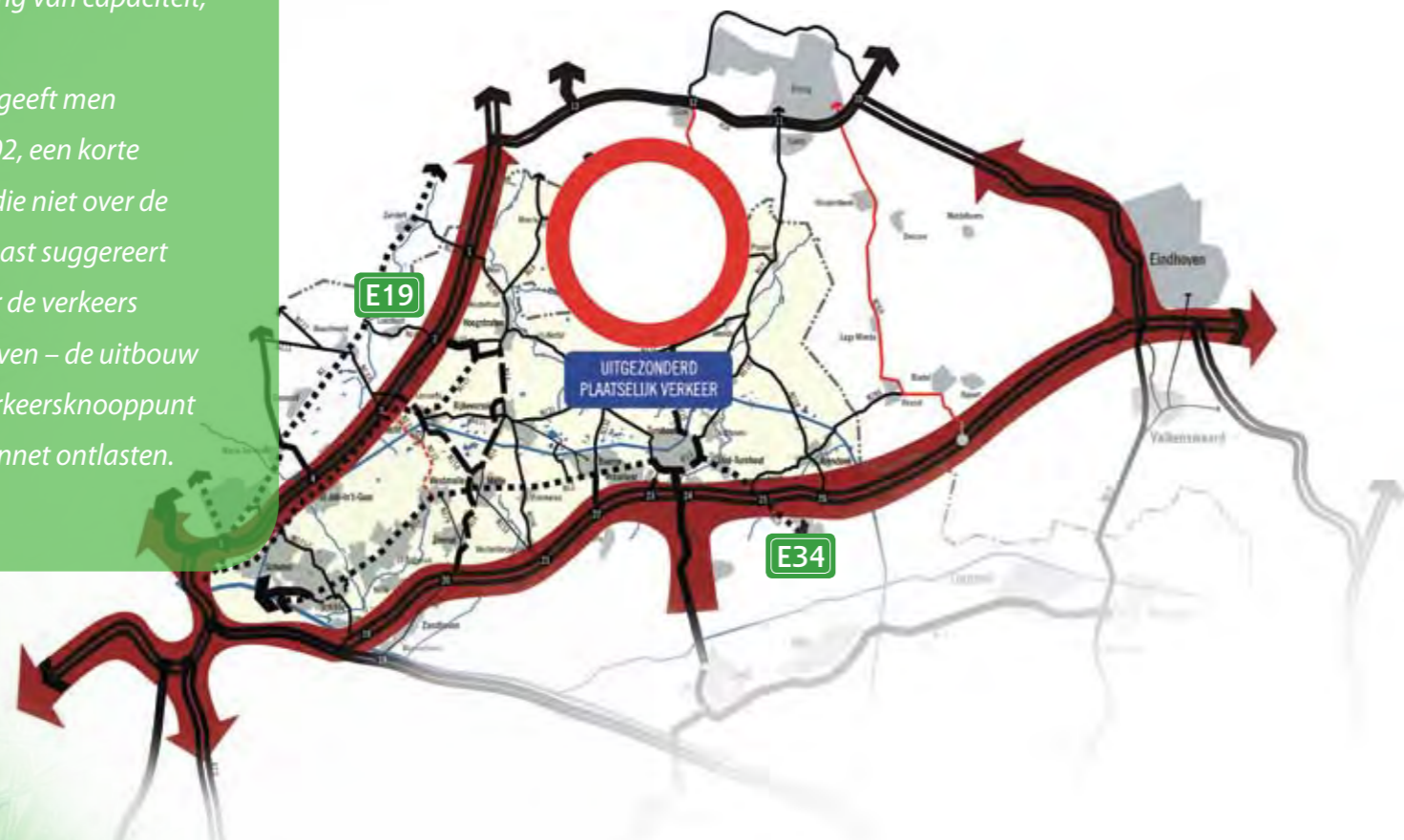


De verbetering van de doorstroming op de E19 en de E34 is een permanente zorg van de hogere overheid. De E19 heeft vandaag vooral nood aan een uitbreiding van capaciteit, bv. met een extra spitsstrook.

In het Masterplan Antwerpen geeft men eveneens prioriteit aan de A102, een korte verbinding tussen E19 en E34 die niet over de Antwerpse Ring loopt. Daarnaast suggereert deze studie een oplossing voor de verkeerswisselaar E34/E313 in Zandhoven – de uitbouw hiervan tot een volwaardig verkeersknooppunt moet het onderliggende wegennet ontlasten.



Doorgaand verkeer via het hoofdwegennet



3. DE EERSTE AMBITIE

De Noorderkempen: modelregio Duurzame Mobiliteit

Het eindrapport van de Mobiliteitsstudie Noorderkempen formuleert een aantal belangrijke opties en plannen voor de toekomst.

3.1 Het hoofdwegennet: behouden en optimaliseren

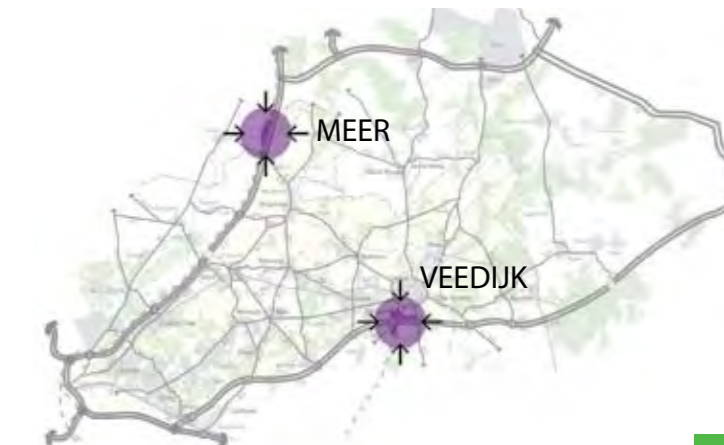
De Noorderkempen moet goed bereikbaar blijven vanuit het bestaande hoofdwegennet – zijnde de E19 en de E34. Alle verkeer op lange afstand moet langs dit traject, er is geen nood aan bijkomende primaire wegen die een snelle verbinding tussen beide snelwegen realiseren. De heraanleg van bestaande infrastructuur en de inrichting van de omgeving mag zelfs verhinderen dat verkeer vanuit bv. Leuven via Turnhout naar Tilburg rijdt.

Doorstroming is essentieel

De doorstroming op het hoofdwegennet moet goed verlopen. Wanneer het verkeer daar voortdurend vast zit gaan mensen immers hun weg zoeken langs de kleinere wegen en neemt de verkeersdruk op het lagere wegennet onvermijdelijk toe.

Bedrijventerreinen best dicht bij de snelweg

Nogal wat bedrijven in de Noorderkempen liggen niet op de meest aangewezen plek. Bedrijven in de sectoren logistiek en distributie bv. horen in de directe omgeving van het hoofdwegennet, niet ergens te velde. De overslagzone van Meer is goed gelegen, vlakbij de E19. Dat geldt ook voor Veedijk (Turnhout), vlakbij de E34. Daar zijn bovendien nog extra ontwikkelingen mogelijk dankzij het plan om Turnhout-Zuid ook te ontsluiten via het spoor. Het goederenvervoer kan daar dan eveneens gebruik van maken.



Robuust netwerk voor zwaar verkeer



Volgende wegen en plannen maken deel uit van het robuuste netwerk: de N14 – Zoersel-Malle-Hoogstraten, met omleidingswegen rond Zoersel (te realiseren op korte termijn) en Oostmalle (op iets langere termijn) tot aan de aansluiting met de N153 richting Brecht, waar de vernieuwing van de aansluiting op de snelweg in de maak is. In een latere fase is de aansluiting vanuit het noorden aan de orde. Voor het verkeer dat van de E19 komt is een betere ontsluiting van De Kluis gepland, gekoppeld aan de opwaardering van de Houtelweg (Hoogstraten - Rijkevorsel). Op basis van verwachte verkeersstromen is op termijn ook een westelijke Ring rond Rijkevorsel gewenst. Een oostelijke variant bleek ruimtelijk niet haalbaar.

De Kluis in Hoogstraten, de Schaaf-Delften in Malle, Beerse-Zuid en de Hoge Mouw in Arendonk hebben wel nood aan een aangepaste ontsluiting voor het vrachtverkeer.

3.2 Een robuust netwerk voor zwaar verkeer

Binnen de Noorderkempen zal het vrachtverkeer een belangrijke plaats blijven opeisen – daarvoor is een stevig en betrouwbaar wegensnet nodig, een vrachtroutenetwerk, een robuust netwerk. Meest logisch is om dat uit te bouwen als een intern wegensnet dat de verschillende regionale bedrijventerreinen met elkaar verbindt – dat veronderstelt een optimalisering van de secundaire weg N14 tussen Zoersel en Hoogstraten, en van het Turnhoutse wegensnet tussen E34 en R13 (de Ring rond Turnhout). Dat is onder meer mogelijk door van de Ring een groene boulevard te maken, door de ontsluiting van Veedijk te verbeteren en door parallelwegen aan te leggen langs de E34.

Wanneer de wegen van dit nieuwe netwerk een dorpskern doorkruisen, wordt best een lokale omleidingsweg voorzien. Die moet de leefbaarheid van de kernen behoeden en verbeteren – en mogelijk maken dat het openbaar domein in dorpen en steden wordt ingericht op maat van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

De aanleg van dit nieuwe netwerk mag evenwel geen doorgaand verkeer aantrekken. Zo is het belangrijk dat er geen verkeer van de E34 via Turnhout en Baarle-Hertog doorrijdt naar het noorden. De geplande omleidingsweg rond Baarle is dan weer wel verenigbaar

Heel wat bedrijventerreinen liggen evenwel niet bij de snelweg. Voor de grootste onder hen is verhuizen niet echt een optie, de logica gebiedt eerder ze verder uit te bouwen en vooral ze te verdichten (het invullen van de ongebruikte percelen tussen de bedrijven).

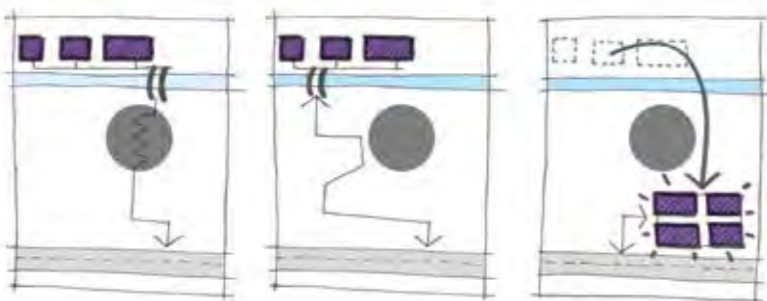


met de globale visie voor de Noorderkempen.

Waar vandaag het verkeer zich verspreidt over de hele regio – via een versnipperd wegennet, zal dat morgen veel compacter gebeuren – via het robuuste net.

3.3 Extra maatregelen om het vrachtverkeer te sturen

Nieuwe ingrepen hebben pas effect als ook het rijgedrag zich aanpast - en soms zijn daar strenge maatregelen voor nodig. Op lokale gewestwegen voorzien we een beperking van tonnage, waardoor vrachtwagens sowieso naar dat andere netwerk worden geleid. Via elektronische trajectcontrole kan men vrachtwagens ook volgen, en eventueel beboeten wanneer ze niet de aangewezen of gewenste route volgen. Experimenten in de Gentse kanaalzone hebben bewezen dat dit werkt.



De voorstellen die in deze brochure geformuleerd worden passen in het NMBS-Transportplan 2013. Doel is om alle stations met een vaste regelmaat te bedienen – een verbinding om het half uur. Daarnaast is ook een aanpassing van het netwerk voorzien – met een sleutelrol voor station Herentals als Kempische Poort en perfecte hub of overslagplaats voor het vrachtvervoer richting Geel-Meerhout, Olen en Turnhout-Veedijk.

Uit onderzoek blijkt nog dat er door Poppel en Ravels geen grote verkeersstromen zijn, toch wordt er trajectcontrole voorzien om vrachtverkeer ook daar te weren – net als bij de grensovergang in Arendonk.

Maar niet alle vrachtverkeer zal passen binnen dat robuuste netwerk, want niet alle bedrijven liggen op een goede plek. Men kan dan kiezen voor bijkomende complexe en dure infrastructuur - bruggen, wegen, opritten – maar het is misschien veel efficiënter om sommige bedrijven te stimuleren tot een verhuis (binnen de regio), al dan niet met subsidies. Dit klinkt radicaal, maar soms is het de beste oplossing - en met de ruimte die vandaag voorhanden is, is dit goed te realiseren.

Gewenste ontsluiting via openbaar vervoer



3.4 Een uitbreiding van het treinverkeer

Twee stations in Turnhout

Naast het huidige station van Turnhout wordt een bijkomend station voorgesteld in Turnhout-Zuid, dat biedt heel wat nieuwe kansen. Van hieruit kan men rechtstreeks reizen naar stations in de Vlaamse Ruit of de Kempische as (Herentals-Geel-Mol-Lommel) – zonder omweg via hoofdstation Turnhout. Turnhout-Zuid heeft niet enkel troeven voor tewerkstelling, het biedt ook ruimte voor een echte park and ride met aansluitend regionale bussen. Om het vrachtvervoer over de weg te verminderen ligt er een voorstel klaar om ook het bedrijventerrein Veedijk te ontsluiten via het spoorwegnet. Hoofdstation Turnhout ligt vooral zeer goed voor reizigers die hun traject voortzetten met de bus, de fiets of te voet.

Station Noorderkempen in Brecht

Vanuit het station Noorderkempen rijdt er sinds 2008 een snelle interregiotrein naar Antwerpen. Die pendeldienst naar Antwerpen-Centraal moet uitgroeien tot een buurlandtrein Breda-Brussel, met een frequentie van ongeveer 30 minuten. Willen we de regionale ambities echter voldoende vorm geven, dan moet ook het voor- en het natransport goed georganiseerd zijn: voldoende stallingen voor de fiets, uitbreiding van de parking, goede frequenties van en aansluitingen op de regiobussen. En waarom geen integratie van tickets of tarieven voor trein en bus?

3.5 Weer een tram langs de steenweg

Ooit was de N12 (de oude steenweg Antwerpen–Schildes–Malle–Turnhout) onderdeel van een fijnmazig buurtspoorwegennet in de Noorderkempen. Dat is vandaag niet langer zo, maar veel kwaliteiten van de weg zijn wel overleefd – dit blijft dé centrale corridor door de regio. Wanneer we op de N12 dus opnieuw maximaal inzetten op openbaar vervoer bieden we een mooi alternatief voor het vele autoverkeer.

Deze nieuwe openbaarvervoersas is vooral nuttig voor korte verplaatsingen binnen de regio – naar school, naar het werk, naar de winkel – en om de treinstations te kunnen bereiken. Voor langere afstanden blijven trein of snelbus de beste optie. Bovendien kan de aanleg van een eventueel tramspoor, of zelfs een lightrail de perfecte aanleiding zijn om ook het openbaar domein binnen de betrokken dorpskernen op te waarderen.

3.6 Ruimte voor fietsers

Onder impuls van de provincie Antwerpen is er de laatste tien jaar hard gewerkt aan de uitbouw van een degelijk fietsnetwerk – zowel recreatief als functioneel. Een gigantische vooruitgang, al moeten we hier en daar nog wat routes beter op elkaar afstemmen. Turnhout deed die oefening reeds, het maakte een plan met fietsroutes in alle windrichtingen: die routes vormen niet enkel een vrijblijvende recreatieve verbinding tussen stad en groene omgeving, ze zijn ook functioneel, bv. als weg naar de sportclub of naar school.

Fietsen op landelijke wegen

De studie van de Noorderkempen streeft ernaar om de verschillende open ruimtes en groengebieden zoveel mogelijk te groeperen tot aaneengesloten landschappen – een geheel van groene kamers. Een aantal wegen die vandaag door deze gebieden lopen, zullen geen belangrijke verkeersfunctie meer hebben en komen in aanmerking voor herprofilering of doorknippen. Daardoor ontstaan weer nieuwe autoluwe fietsroutes die soms voor snelle directe verbindingen zorgen.

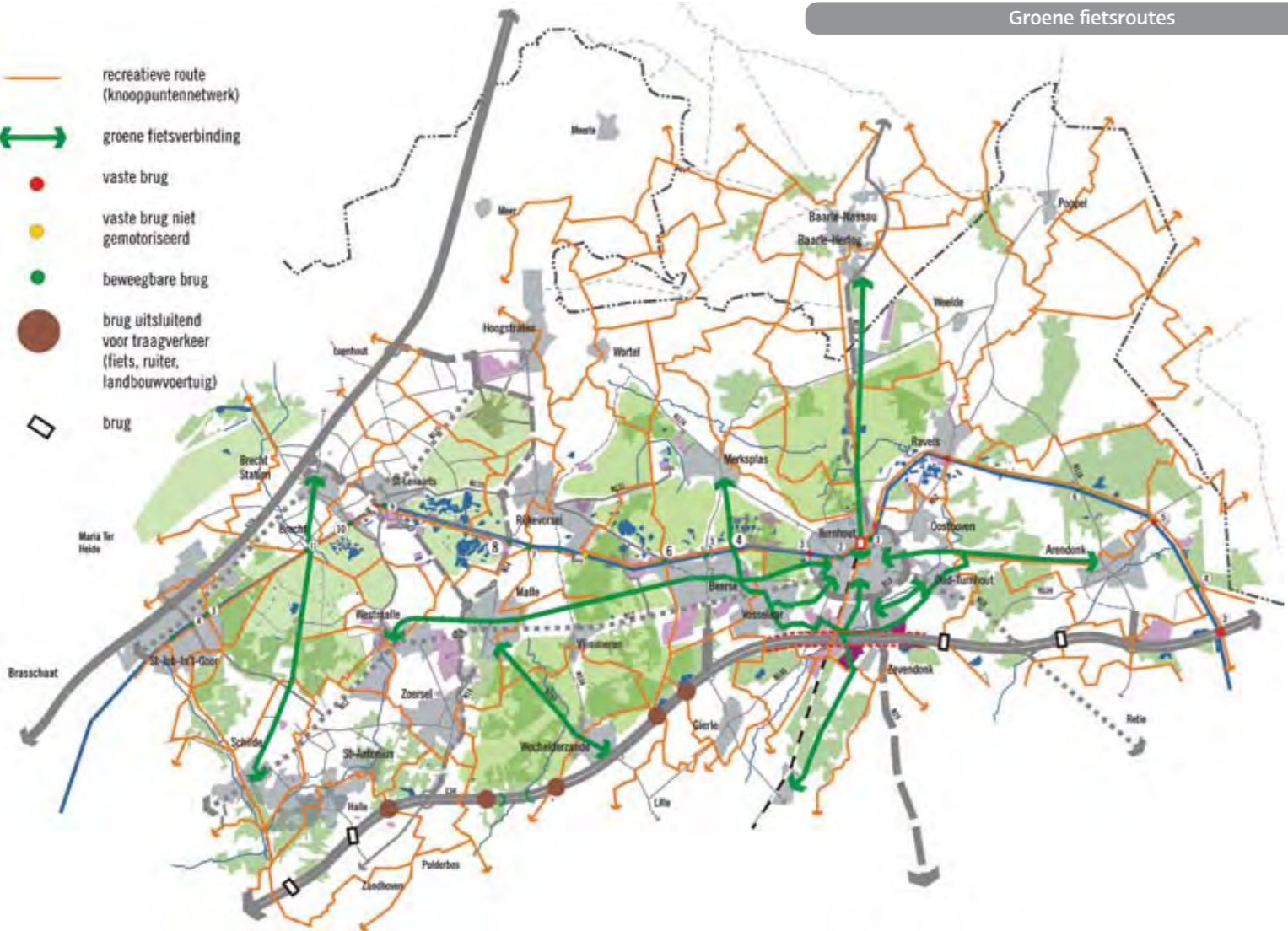
Grote en kleine bruggen over het kanaal

Het kanaal Dessel-Schoten doorsnijdt de hele Noorderkempen en is enorm bepalend voor de sturing van het interne verkeer. Zonder bruggen geen doorstroming. Een aantal bruggen over dit kanaal moet de komende jaren echter vervangen worden, en de vraag is: hoe ruim of hoe zwaar moeten die bruggen zijn? In de nieuwe visie zullen een aantal verkeerswegen nl. niet belangrijk meer zijn voor het gemotoriseerd verkeer. En dan is het aangewezen om niet te groot te bouwen – en bv. te kiezen voor fietsbruggen of bruggen met een beperkte doorgang. Ook de bruggen over de E34 moeten in dat perspectief bekeken worden. Veel van die bruggen zijn te groot of te breed, enkele kunnen zeker worden omgevormd tot een exclusieve fietsbrug, of vervangen door een ecodeuct.



Groene fietsroutes

- recreatieve route (knooppuntennetwerk)
- groene fietsverbinding
- vaste brug
- vaste brug niet gemotoriseerd
- beweegbare brug
- brug uitsluitend voor traagverkeer (fiets, ruiter, landbouwvoertuig)
- brug





4. DE TWEEDE AMBITIE

De Noorderkempen: modelregio Duurzame Ontwikkeling

Om een duurzame mobiliteit te realiseren is een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk: de versterking van de stads- en dorpskernen enerzijds, de vrijwaring van de open ruimte en het landschap anderzijds. Zodat mens en natuur meer ruimte krijgen.

4.1 Troeven van de Noorderkempen

Door de bundeling van het zware verkeer in een eigen netwerk raken een aantal wegen ontlast en spelen zij geen rol meer in de ontsluiting van de regio. Groengebieden die vandaag nog doorsneden zijn door dit soort wegen, en er als een lappendeken bij liggen, kunnen we in de toekomst groeperen. Zo bereiken we al een onderdeel van de gewenste ruimtelijke structuur: een geheel van groene gebieden waar natuur, landbouw, toerisme en recreatie alle kansen krijgen. Als die activiteiten goed en correct op elkaar zijn afgestemd kunnen we spreken van duurzame ontwikkeling.

Een grensoverschrijdend verhaal

Natuur stopt niet aan de grenzen van de regio. Hij loopt door naar

het zuiden – vandaar het belang van een aantal ecoducten – maar ook richting Nederland. Samen met onze burens moeten we daarom het open en groene karakter van de Noorderkempen bewaren. Alle ruimtelijke ontwikkelingen moeten passen in die ambitie.

Kanaal en valleien als ruggengraat

Het kanaal loopt van oost naar west, de meeste valleien lopen in de richting noord-zuid. Samen vormen zij de onwrikbare ruggengraat van het landschappelijk beeld, het is dan ook vanuit die structuur dat we het toeristisch-recreatieve potentieel van de Noorderkempen verder willen uitbouwen. In die context is het logisch de E34 en omgeving een blijvend groen karakter te geven, zoals het eveneens aangewezen is om bij de verdere uitbouw van bedrijventerreinen als Veedijk (Turnhout) de klemtoon te leggen op het groene imago



– zelfs bij de keuze van bedrijven. Ter vergelijking: om en rond de E313 is de situatie helemaal anders – daar zullen de grote industriële vestigingen het beeld en de uitstraling blijven bepalen.



4.2 Noorderkempen – sterk merk

Er is nog een hele weg af te leggen om van de Noorderkempen een sterk merk te maken – een fijne omgeving voor wie er woont en werkt en een aantrekkelijke bestemming voor streektoerisme. Groene regio's doen het in Vlaanderen erg goed, de Noorderkempen heeft alvast alles in huis om zich daar bij aan te sluiten – uitgaande van eigen kracht en karakter. De bouwstenen zijn voorhanden.

Het belang van straten en pleinen

Een belangrijke factor voor de kwaliteit van een gemeente, zowel in de kern als in de woonwijken rondom, is de publieke ruimte. De meeste steden en dorpen in de regio werken ondertussen aan de concrete realisatie van vernieuwde dorpspleinen, van aangepaste doorgangsroutes, van verkeersluwe woonwijken of van nieuwe ge-

meentelijke parken. Mobiliteit en leefbaarheid reiken elkaar de hand.

Wonen op de juiste plek

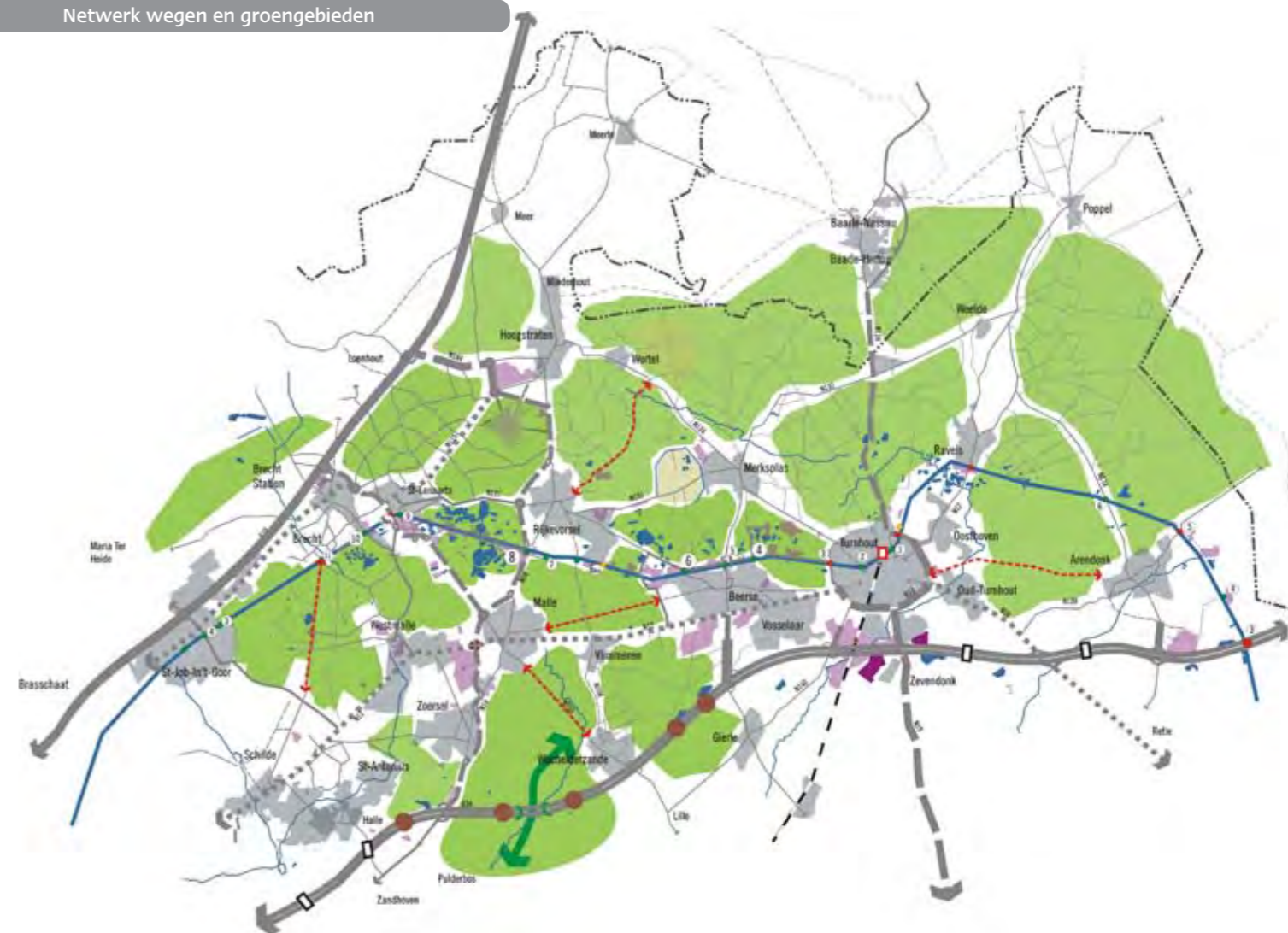
Elke gemeente heeft zijn eigen geschiedenis en zijn eigen kwaliteiten. Het is belangrijk om van daaruit te onderzoeken welke woningpolitiek er best gevoerd wordt. Enkele voorbeelden.

Turnhout werkte in het kader van zijn planningsproces reeds een Turnhouts woonmodel uit. Men kopieert er niet langer de patronen van omliggende gemeenten – met veel verspreide bewoning, maar kiest weer voluit voor hogere woondichtheid in de kern, gecombineerd met groene ruimte rondom. Het levert een aangename, luchtige maar toch stedelijke woon- en leefomgeving op.

Hoogstraten herbergt nogal wat rijk erfgoed, en werkt daarom aan gepaste bouwvoorschriften die het mogelijk maken dat dit erfgoed ook op termijn het beeld van de gemeente blijft bepalen – zonder nieuwe ontwikkelingen te verhinderen.

In Oostmalle werd dan weer een PPS-formule (publiek-private samenwerking) opgezet, die pal in de kern diverse woontypes combineert met de uitbouw van nieuwe voorzieningen als een bibliotheek en een jeugdcentrum.

Netwerk wegen en groengebieden





5. HET TRAJECT

Naar een geïntegreerd actieplan

Het eindrapport van de Mobiliteitsstudie Noorderkempen is slechts het begin van een lang traject, maar het is wel een bijzonder belangrijk scharniermoment. Vijftien gemeenten hebben vanuit een gedeeld engagement samen nagedacht over een gezamenlijke strategie - op dat vlak is de studie toonaangevend in Vlaanderen.

5.1 Samenwerking op alle niveaus

Met het eindrapport en dit boekje stopt het verhaal niet. Binnen de stuurgroep van provincie en gemeenten is een vervolgetraject uitgetekend dat alle gemeentes en de deputatie van de provincie Antwerpen in het voorjaar van 2012 goedkeurden. Alle partners engageerden zich daarbij tot verdere samenwerking, en dat houdt in: bijkomende studies om een aantal basisconcepten uit te werken en de opmaak van een actieplan voor concrete realisaties op het terrein.

De hefboomen voor duurzame ontwikkeling liggen evenwel niet alleen binnen de wereld van planners en mobiliteitsdeskundigen. Een geïntegreerde aanpak is nodig – en geld blijft een belangrijke sleutel. Het pleidooi naar de Vlaamse overheid toe, om in het kader van de interne staatshervorming werk te maken van aangepaste financieringssystemen voor de gemeenten maakt duidelijk dat ook op dat niveau belangrijke stappen moeten gezet worden.

5.2 Grondige studies en snelle acties

Beter voorkomen dan genezen

Een eerste reeks acties valt onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'. Op de korte termijn moeten een aantal ruimtelijke ingrepen de toekomst van de Noorderkempen beschermen en bevorderen – en vooral niet hypothekeren. Belangrijkste daarbij is om de bedrijvigheid te bundelen op locaties die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer of de fiets, of waarvan de ontsluiting voor vrachtverkeer geen hinder betekent voor de verkeersleefbaarheid in de dorpskernen.

Verder visie ontwikkelen

De visievorming die rond de Noorderkempen tot stand kwam geeft onvermijdelijk aanleiding tot een aantal wijzigingen in de planologische context. Sommige wegen zullen bv. van categorie (primair, secundair) moeten veranderen, want alleen zo wordt een robuust

wegennet mogelijk, en kunnen nieuwe woongebieden of industriegebieden op gepaste wijze worden verbonden.

Het Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Antwerpen (RSPA) zal moeten aangepast worden evenals de gemeentelijke structuur- en mobiliteitsplannen.

Over het kanaal Dessel-Schoten is verdere studie en visievorming nodig: welke activiteiten kunnen hier nog plaats vinden, welke niet. En welke beleidsmaatregelen vloeien daaruit voort.

Een haalbaarheidstudie wil de mogelijkheden ter vrijwaring van de open ruimte in de Noorderkempen onderzoeken.

Als alternatief voor het wegverkeer wordt de invulling van een openbaarvervoersas op de N12 (Antwerpen-Malle en Malle-Turnhout) verder onderzocht. De verfijning van het fietsnetwerk zal verder vorm krijgen in een fietsplan. En overal waar drastische infrastructuure oplossingen nodig blijken, is verder onderzoek voorzien.

5.3 Realisatie van de netwerken – in fases

Sommige ingrepen zijn met elkaar verbonden en dienen stap voor stap te worden uitgevoerd. Andere maatregelen hebben relatief weinig invloed op elkaar en kunnen parallel in uitvoering gaan.

Bij alle plannen spelen echter budgettaire overwegingen en beperkingen. Wat de timing betreft houdt men rekening met de onderdelen van elk proces: de voorbereiding, de planning, de vergunning, de verwerving, evt. de onteigening, de aanbesteding, ...

In Brecht zijn de werken aan de Ring volop in uitvoering, de Ring van Baarle-Hertog en Zoersel is op korte termijn gepland, samen met de ontsluiting van het bedrijventerrein De Schaaf-Delften. Ook in voorbereiding is de verbeterde ontsluiting van het industriegebied De Kluis in Hoogstraten, via de Houtelweg.

Een aantal knooppunten zitten nog in de studiefase. Voor de geplande omleiding rond Oostmalle (via N153 en Brecht naar de E19) lopen er onderzoeken rond het tracé en is een MER (Milieu Effecten Rapport) in voorbereiding. Voor de oostelijke omleiding rond Rijkevorsel, het logische sluitstuk van het systeem, moet vooral het concrete tracé nog stevig bestudeerd en onderbouwd worden.

Rond Turnhout zijn er twee prioriteiten: de ontsluiting van bedrijventerrein Veedijk en de actualisatie van het streefbeeld voor de Ring van Turnhout.

Aan den Hout in Beerse zijn er plannen voor een overslagcentrum voor watergebonden activiteiten. Het accent ligt daarbij op het lokale niveau: de bestaande bedrijvigheid ontsluiten via het water

Meerjarenplan studies, acties en realisaties

- A** realisatie omleiding Zoersel, ontsluiting De Schaaf-Delften
- B** ontsluiting De Kluis via Houtelweg
- C** Plan-MER en tracéstudies
- D** omleiding Oostmalle, via N153 en Brecht naar E19
- E** omleidingsweg Rijkevorsel



- A** omleidingsweg Baarle-Hertog
- B** aanpak N119Weelde Statie
- C** ontsluiting ROC-Beerse
- D** masterplan Turnhout-Zuid / Veedijk
- E** actualisatie streefbeeld R13



Lopende projecten

Projecten in uitvoering worden uiteraard verder afgewerkt. De omleidingsweg rond Baarle-Hertog bv. moet de leefbaarheid van het centrum verhogen. Even belangrijk is de verdere uitbouw van het economisch knooppunt Malle - met aandacht voor een goede verkeersontsluiting en onderzoek naar gepaste zones voor de ontwikkeling van grootschalige tuinbouw in Rijkevorsel en Hoogstraten.

om zo het zwaar verkeer te weren uit de dorpskern en de nabijgelegen schoolomgevingen. De bedrijven gelegen langs het kanaal ten oosten van Beerse zijn vandaag iets moeilijker bereikbaar - dit vergt nader onderzoek en overleg.

Parallel aan deze werkzaamheden en studies kunnen de politiezones uit de regio reeds gezamenlijk maatregelen voorbereiden of realiseren om het vrachtverkeer beter te sturen, trajectcontroles op punt te zetten en de veiligheid te verhogen. Dit alles onder impuls van de gouverneur.

Grote assen robuust netwerk



Verklarende woordenlijst

- **Duurzame ontwikkeling:** ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee de mogelijkheid voor toekomstige generaties in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien.
- **Duurzame ruimtelijke ontwikkeling:** ruimtelijke ontwikkeling die de leefbare ruimte voor de komende generaties wil vrijwaren, zonder de aanspraken van de huidige generatie te hypothekeren. Uitgangshouding bij de opmaak van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.
- **Economisch knooppunt:** gebied met een hoog aandeel aan werkgelegenheid, plaats waar het wenselijk is om economische activiteiten te concentreren.
- **Gedeconcentreerde bundeling:** ruimtelijk principe waarbij 'bundeling' verwijst naar het concentreren van wonen, werken e.d. in steden en kernen, en 'gedeconcentreerd' verwijst naar het reeds bestaande spreidingspatroon en bijhorende dynamiek.
- **Gewestplan:** beleidsdocument waarin de visie van de overheid wordt uitgedrukt omtrent de toekomstige ruimtelijke ordening. Omschrijft de bestemmingsgebieden (wonen, landbouw, natuur....) en geeft aanwijzingen omtrent verkeerswegen en nutsinfrastructuur. Gewestplannen worden geleidelijk vervangen door ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's).
- **Gewestweg:** weg die wordt aangelegd, onderhouden en beheerd in opdracht van het Vlaams Gewest.
- **Hoofdwegenet:** wegennet waar de nadruk eenzijdig ligt op de (inter)nationale verbindingfunctie.
- **Kempische as:** het verstedelijkt gebied Herentals, Geel, Mol, Lommel, Neerpelt/Overpelt.
- **Lightrail:** verzamelnaam van spoorvervoersystemen - sneller dan een tram, lichter en goedkoper dan een trein.
- **Maas 4:** het gebied tussen de E19 en de E34. In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen zijn de gebieden tussen de snelwegen genummerd. Verwijst naar de mazen van het grote wegennet.
- **Mobiliteitsplan:** plan met toekomstvisie voor de mobiliteit in de gemeente. Onderdeel van het mobiliteitsconvenant dat werd afgesloten met de gemeente, het Vlaams Gewest, De Lijn en eventueel andere partners. Doel is gecoördineerd te werken aan de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid en de beheersing van de vervoersvraag.
- **Modal shift:** verschuiving in vervoerswijze – bv. met de fiets i.p.v. met de auto, met de boot i.p.v. met de trein.
- **Noorderkempen:** een van de vier hoofdruimten in de provincie Antwerpen. Omvat de gedifferentieerde open ruimten in het noorden van de provincie met Turnhout als primaire en Hoogstraten als secundaire pool.
- **Primaire en secundaire wegen:** categorisering van wegen in het RSV. Een primaire weg heeft als hoofdfunctie te verbinden of te verzamelen op Vlaams niveau. Een secundaire weg doet dat op lokaal niveau – verkeersleefbaarheid en ruimtelijke inpassing primeren er op de verkeersafwikkeling.
- **Recreatief fietsknooppuntennetwerk:** netwerk van fietsroutes die via knooppunten met elkaar verbonden en bewegwijzerd zijn. Herkenbaar door rechthoekig wit bord met groene rand en groene opdruk.
- **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV):** plan dat antwoord wil geven op vragen als 'hoeveel woningen moeten er over vijf jaar zijn', 'waar gaan we die bouwen', 'hoeveel ruimte creëren we voor bedrijven', 'hoeveel groen, bos en landbouwgrond'. Deze plannen worden gemaakt op niveau van Vlaanderen, van de provincie en van de gemeente.
- **Stadsregio Turnhout:** samenwerkingsverband tussen de vier gemeenten Turnhout, Beerse, Oud-Turnhout en Vosselaar. Zij vormen samen de vijfde centrumstad van Vlaanderen.
- **Trajectcontrole voor vrachtwagens:** methode waarmee de overheid doorgaand vrachtverkeer kan controleren en o.m. verhinderen dat niet de meest aangewezen weg naar de bestemming gebruikt wordt. Parameters zijn doorrijtijd en hoogte van het voertuig.

TOT BESLUIT

Een duurzaam en toekomstgericht project

Het verhaal in dit boekje is een sterk pleidooi om in de Noorderkempen een duurzame mobiliteit uit te bouwen als onderlegger voor een duurzame streekontwikkeling. Alle gemeenten en betrokken actoren hebben er ontzettend veel tijd en werk in gestoken de details kan u lezen in het Eindrapport Mobiliteitsstudie Noorderkempen. De bakens zijn gezet, maar het werk gaat voort nog vele jaren. Alle gemeenten beseffen dat enkel een gezamenlijke aanpak tot oplossingen kan leiden, dat enkel een doorgedreven engagement resultaat geeft.

Het is de uitdrukkelijke ambitie van de provincie Antwerpen en laat dat meteen een oproep zijn om deze unieke samenwerking verder te stimuleren tijdens de komende jaren. Het is overigens bij dit soort geïntegreerde en gebiedsgerichte projecten dat de provincie haar rol ten volle waarmaakt.

Wellicht hebben een aantal voorstellen u geïnspireerd of aan het denken gezet. Misschien wil u meewerken aan dit proces. De situatie behouden zoals ze vandaag is, is geen optie. Want laten we nooit het doel uit het oog verliezen: bouwen aan een duurzame toekomst voor de Noorderkempen.

Dit moet een regio blijven en nog meer worden waar het goed is om te wonen, te werken, te studeren, te verblijven, te ontspannen, te genieten.

Met het juiste verkeer op de juiste plek en een mobiliteit die niet meer stooft of stilstaat.

Dienst Mobiliteit provincie Antwerpen

COLOFON

De Noorderkempen – trendsetter in duurzame ontwikkeling
is een uitgave van de deputatie van de provincieraad van Antwerpen.

Voorzitter: *Cathy Berx, Gouverneur*

Leden: *Marc Wellens*
Inga Verhaert
Koen Helsen
Peter Bellens
Rik Röttger
Bart De Nijn

Provinciegriffier: *Danny Toelen*

Opdrachtgever van de studie: *Dienst Mobiliteit - Marc Vanhee, Kathy Van Aperen, Chris Brouwers, Wim Lux*

Opdrachthouders van de studie: *Vectris, Stramien, Trivizor*

Projectleiders: *Geert Vercruyse en Peter Vermeulen*

Grafische Vormgeving: *Atelier Vermoni - Monique Vergauwen*

Redactie: *Jo Vermeulen*

Foto's: *Dank aan Drupsteen, gemeente Baarle-Hertog, stad Hoogstraten, Veiling Hoogstraten, IOK, Ilse Moeremans, gemeente Malle, provincie Noord-Brabant, Sint-Michielschool Brecht, Turnhout 2012, Willy Verbruggen, Ludo Verhoeven (luchtfoto's), gemeente Zoersel*

Druk: *Deckers Snoeck*

Verantwoordelijke uitgever: *Wim Lux, departementshoofd Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit*



Voor meer informatie over deze studie

bezoek onze website

www.provant.be/noorderkempen



PROVINCIE
ANTWERPEN

Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit
Dienst Mobiliteit

Koningin Elisabethlei 22 | 2018 Antwerpen
T 03 240 66 97 | mobiliteit@admin.provant.be