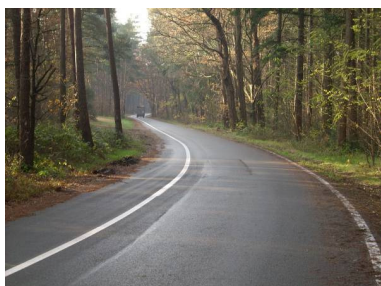


Provincie: Antwerpen
Arrondissement: Turnhout
Gemeente: Kasterlee
Dossierrn.: 08458/03

Januari 2009

Gemeente Kasterlee



Adviesnota Hoge Mouw

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

Libost-Groep nv ontwerp en adviesbureau

Vestiging Hasselt
Herckenrodesingel 101 3500 Hasselt
tel: 011/26.08.70 fax: 011/26.08.80
email: infra@libost-groep.com

Vestiging Vlaams Brabant
Domeinstraat 11A 3010 Kessel-Lo
tel: 016/89.34.40 - fax: 016/89.57.83
email: vlaamsbrabant@libost-groep.com

INHOUDSOPGAVE

Blz

1. AANLEIDING.....	1
2. SITUERING	2
3. INVENTARISATIE BESTAANDE TOESTAND	4
3.1. RUIMTELIJK	4
3.2. VERKEERSKUNDIG	5
3.2.1 <i>Aanwezige infrastructuur</i>	5
3.2.2 <i>Gebruik van de infrastructuur</i>	9
4. ONTSLUITINGSALTERNATIEVEN NA REALISATIE N19g	11
5. AFWEGING ONTSLUITINGSMOGELIJKHEDEN	12
5.1. ONTSLUITING VIA DE HOLLE WEG	12
5.2. ONTSLUITING VIA VENHEIDE	13
5.3. ONTSLUITING LANGS DE ZAARDENSTRAAT	13
6. BESLUIT	17

Revisie	Opmerking
B	Januari 2009 – Definitieve indiening

	Naam	Handtekening	datum
Opgemaakt	SVPE		
Geverifieerd	RSM		
Vrijgegeven	RSM		

1. AANLEIDING

In het kader van de realisatie van de Kempense Noord-Zuid zullen ingrijpende wijzigingen plaats vinden in het verkeerspatroon zowel te Kasterlee als te Geel.

De realisatie van de Kempense Noord –Zuid impliceert de aanleg van de N19g (besluit Vlaamse Regering dd. 10 juli 2008).

De N19g vertrekt vanaf de bestaande aansluiting N19g met de N123 (ten westen van het centrum van Kasterlee) in zuidelijke richting naar Geel.

Het gegeven dat de N19g als een primaire weg cat. II wordt uitgevoerd impliceert dat er tussen de N123 te Kasterlee en de R14 te Geel geen aansluitingen zijn voorzien met het onderliggende wegennet.

Om de bestaande (lokale) relaties (ook in functie van het landbouwverkeer) te behouden zijn er ongelijkvloerse kruisingen voorzien ter hoogte van de:

- Zaardenstraat (Kasterlee)
- Roerdompstraat (Geel)
- Hanestrik (Geel)
- Oudetongelseweg (Geel).

Aanvankelijk werd in het programma van eisen (PVE) voorzien dat de Mgr. Heylenstraat, na realisatie van de tunnel onder Hoge Mouw, zou worden hersteld in functie van de relatie tussen de woongemeenschap Goor (\pm 60 woningen) en Kasterlee centrum.

Gelet op de uitzonderlijk recreatieve waarde van Hoge Mouw (waaronder ook de Mgr. Heylenstraat) is de provincie Antwerpen de mening toegedaan dat deze straat toekomstig onderdeel zou moeten uitmaken van het geklasseerde landschap Hoge Mouw.

Het voorgaande impliceert dat, na realisatie van de tunnel onder Hoge Mouw, de fiets- en voetgangersrelatie behouden blijft doch dat de relatie voor het gemotoriseerde verkeer omgeleid wordt.

In onderhavige nota wordt nagegaan welke mogelijkheden er zijn om de relatie tussen de kern van Goor en het centrum van Kasterlee te behouden, niet alleen met het centrum van Kasterlee doch ook met de omliggende kernen en gemeenten/steden.

2. SITUERING

Het provinciaal domein Hoge Mouw te Kasterlee wordt doorsneden door de Mgr. Heylenstraat. Deze weg vormt de rechtstreekse verbinding tussen het centrum van Kasterlee en het gehucht Goor. Naar aanleiding van de aanleg van de N19g zou de provincie Antwerpen de Mgr. Heylenstraat wensen te supprimeren voor het gemotoriseerde verkeer zonder evenwel de bereikbaarheid van Goor aan te tasten.

In onderhavige nota wordt de bestaande toestand geïnventariseerd en worden de verschillende ontsluitingsmogelijkheden van Goor voor alle vervoerswijzen bekeken en geanalyseerd.

Kasterlee centrum bevindt zich op de kruising van de N19 en N123.
 Het domein Hoge Mouw is ten zuidwesten van het centrum gelegen.
 Het gehucht Goor ligt ten zuiden van Hoge Mouw en ten zuidwesten van Kasterlee centrum.



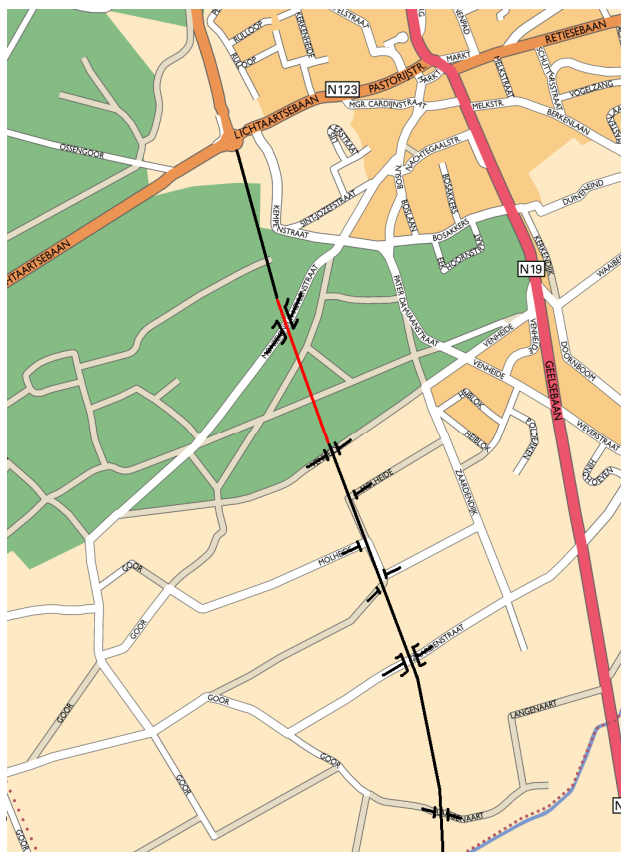
Figuur 1: Situering op stratenplan



Figuur 2: Situering op luchtfoto

Bron: maps.live.com

Bij de aanleg van de N19g die parallel aan de bestaande N19 verloopt, is een tunnel onder Hoge Mouw voorzien. De Zaardenstraat zal ongelijkvloers kruisen met de N19g. Alle overige straten worden 'doorgeknipt'.



Figuur 3: Schets N19g in het projectgebied

3. INVENTARISATIE BESTAANDE TOESTAND

3.1. Ruimtelijk

Kasterlee is gelegen in de provincie Antwerpen, meer bepaald in het arrondissement Turnhout. De fusiegemeente bestaat uit de deelgemeenten Kasterlee, Lichtaart en Tielen. Kenmerkend is het grote aantal geïsoleerde gehuchten, zoals onder meer: Mazel, Hoge Rielen, Lage Rielen, Goor, Hukkelbergen-Stenen, Vorsel, Kluis, Oosteneinde, Groot Rees en Klein Rees.

De gemeenschap Goor is een geïsoleerd voormalig landbouwgehucht, dat door de jaren heen steeds meer een woonfunctie heeft gekregen. Momenteel is zowel de woon- als de landbouwfunctie aanwezig.

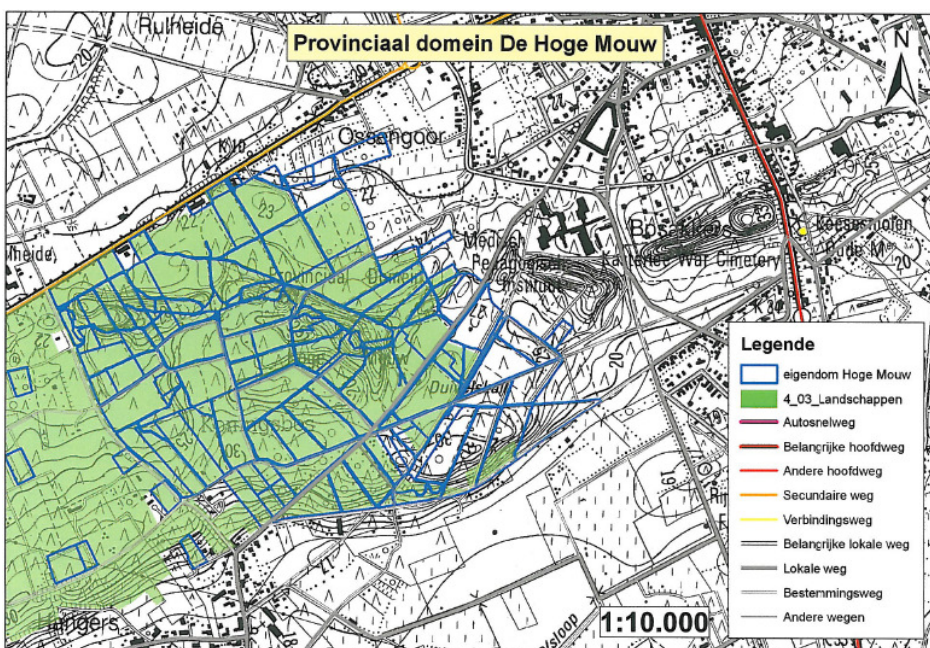
Aan de noordzijde wordt Goor begrensd door het bosgebied: 'Hoge Mouw'. Het provinciaal groendomein De Hoge Mouw is ongeveer 100 ha groot en is gelegen achter de bekende Kabouterkesberg in de gemeente Kasterlee. Niet alle bosgebied behoort tot het bescherm landschap zoals te zien is op figuur 5.

De berg Hoge Mouw, die het domein zijn naam gaf, is 35 meter hoog. Beide 'bergen' maken deel uit van de Kempense Heuvelrug. Tot het begin van de 20e eeuw groeide er heide op deze zandgrond, maar die werd in de loop van de eeuw verdrongen door de grove den die geplant werd door de steenkoolindustrie. Na de achteruitgang van steenkoolmijnen werden de naaldbossen gedund en exoten als Amerikaanse vogelkers en Amerikaanse eik verwijderd. Hierdoor kreeg de begroeiing een meer open en natuurlijk karakter. Nu wordt Hoge Mouw druk bezocht door sportieve recreanten. Dit recreatieve gebruik betekent echter niet dat de ecologische waarde verwaarloosd werd.

Aan de oost-, zuid- en westzijde van Goor is er een zeer open gebied dat op landbouw gericht is.



Figuur 4: Ligging Kasterlee in het arrondissement
Bron: GRS Kasterlee



Figuur 5: Provinciaal domein De Hoge Mouw



Figuur 6: linksboven: zicht op Goor vanuit het zuiden, rechtsboven: landbouwgebied ten zuiden van Goor, links- en rechtsonder: bebouwing in Goor

3.2. Verkeerskundig

3.2.1 Aanwezige infrastructuur

De gewestwegen N19 en N123 zijn de trajecten die Kasterlee verbinden met haar omliggende steden en (deel)gemeenten en aansluitingen mogelijk maken naar het hogere wegennet. De N19 vormt een relatie tussen het regionaal stedelijk gebied van Turnhout en het kleinstedelijk gebied van Geel, maar ook tussen de E34 en de E313.

De N123 zorgt voor een verbinding tussen Herentals en Retie.

Kasterlee ligt op het knooppunt van beide wegen en wordt bijgevolg geconfronteerd met drukke doorgaande verkeersstromen, waarvan die van de N19 bijzonder intensief is.

De gewestweg N134 (Lichtaart-Poederlee) en de gemeentelijke wegen (Olensteenweg, Tielensteinweg/Gierlebaan, Zevendonkseweg) verbinden de deekernen onderling met elkaar of met de omliggende gemeenten.

De overige wegen zijn lokaal ontsluitend of toeganggevend.

Hierna volgt een korte beschrijving van de belangrijkste wegen die voor Goor een externe relatie mogelijk maken.

- ***Ontsluiting Goor naar N19/ Centrum Kasterlee***

Het gehucht Goor wordt verbonden met het centrum van Kasterlee via de Mgr. Heylenstraat. Deze geasfalteerde weg loopt dwars door het provinciaal domein Hoge Mouw. Er heerst een

snelheidsregime van 70km/u. In Kasterlee bevindt zich een zone-30 ter hoogte van de schoolomgeving.
 De Mgr. Heylenstraat is tussen de Kempenstraat en de Boslaan enkelrichting naar Goor. In de andere richting moet omgedren worden langs de Kempenstraat en de Pater Damiaanstraat. Typerend voor de Mgr. Heylenstraat is de doorlopende witte lijn die de ruimte voor het gemotoriseerde verkeer en die voor het fiets- en voetgangersverkeer tracht aan te duiden. Deze markering is echter niet wettelijk. De Mgr. Heylenstraat is geselecteerd als lokale fietsroute.



Figuur 7: Enkelrichting Mgr. Heylenstraat



Figuur 8: Mgr. Heylenstraat linksboven: vanuit Kasterlee, rechtsboven: impressie wegprofiel, linksonder: vanuit Goor, rechtsonder: bocht rechtsaf naar Mgr. Heylenstraat in Goor

- **Verbinding naar N123**

De Holle Weg maakt de loodrechte verbinding van Goor naar de Lichtaartsebaan – N123 doorheen Hoge Mouw. Deze onverharde weg is volledig doorrijdbaar. Verkeer dat vanuit deze weg de Lichtaartsebaan op wil rijden, moet voorrang verlenen.



Figuur 9: links: Holle Weg, rechts: kruispunt Holle Weg x Lichtaartsebaan – N123

- **Verbinding naar Lichtaart**

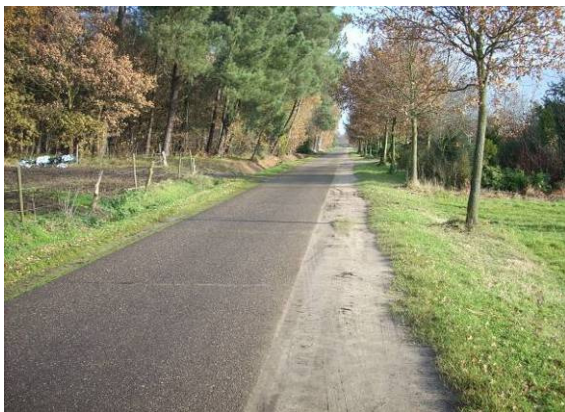
Langs Hukkelbergen wordt Goor ontsloten richting Lichtaart. Deze betonnen weg heeft een 2x1 profiel.



Figuur 10: Verbinding naar Lichtaart

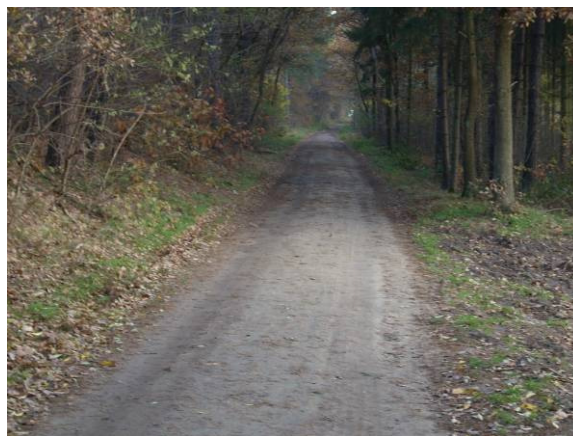
- **Verbinding naar N19/Geel**

Vanuit Goor kan de N19, behalve via de Mgr. Heylenstraat, ook bereikt worden via de zuidelijker gelegen Zaardenstraat. Deze weg is de meest logische route richting Geel. Er is een smal profiel: een betonnen baan ($\pm 3\text{m}$) met aan de zuidzijde een strook ($\pm 1\text{m}$) die kruisen mogelijk maakt. De straat is geselecteerd als lokale fietsroute. Het kruispunt van de Zaardenstraat met de N19 wordt door middel van verkeerslichten geregeld. De weg is ter plaatse verbreed.



Figuur 11: links: impressie wegprofiel Zaardenstraat, rechts: kruispunt Zaardenstraat x N19

Een derde mogelijkheid om vanuit Goor de N19 te bereiken wordt gevormd door de weg Venheide. Deze weg is evenals de Holle Weg, gedeeltelijk onverhard en ligt aan de rand van het bos.



Figuur 12: Venheide

Andere relevante wegen in het gebied zijn de Zaardendijk en Molheide. De Zaardendijk loopt parallel met de N19 van de Venheide tot de Zaardenstraat. Deze weg heeft een smalle rijbaan in asfalt. Molheide loopt van de Zaardendijk naar de bebouwing in Goor en is uitgevoerd in beton.



Figuur 13: links Zaardendijk, rechts Molheide

Algemeen kan gesteld worden dat de wegen in het gehucht Goor meestal smal zijn, het betreft hier al dan niet verharde landbouwwegen of bospaden. Enkel de Mgr. Heylenstraat en de straten in het gehucht Goor zelf zijn breed genoeg om twee voertuigen vlot te laten kruisen.

Bij de overige wegen zoals de Zaardenstraat, Zaardendijk en Molheide moet de berm naast de weg gebruikt worden om kruisend verkeer mogelijk te maken (hetgeen uiteraard een gunstig effect heeft op de snelheid van het gemotoriseerde verkeer).

Enkele wegen zoals de Holle Weg en de Venheide (zij het gedeeltelijk) zijn niet voorzien van een verharding.

Behalve in de Mgr. Heylenstraat (markeringen, maar niet wettelijk) zijn nergens aparte fiets- en voetgangersvoorzieningen aanwezig.

3.2.2 Gebruik van de infrastructuur

▪ **Raming gegeneerd verkeer**

Zoals eerder gesteld wordt Goor getypeerd als een landbouwgehucht met een 60-tal woningen. Bijgevolg zullen de verkeersstromen (die door het gehucht zelf gegeneerd worden) zeer beperkt zijn. Afgezien van de twee maanden (mei en oktober) dat het landbouwverkeer intensief is, zal de verkeersdruk op het lokale wegennet eerder beperkt zijn.

Een eerste indicatie omtrent het mogelijk gegeneerd verkeer wordt op basis van kengetallen gemaakt.

Vertrekkende van een gemiddelde gezinsgrootte van 2.79 in Kasterlee¹ bedraagt de populatie van Goor: 167 eenheden.

Deze genereren gemiddeld 2.76 verplaatsingen² per etmaal, hetzij een totaal van 461 verplaatsingen.

Het aandeel van het autoverkeer bedraagt 44.2%²: hetzij 204 autoverplaatsingen/etmaal.

Tijdens de drukste uren 's ochtends van 8-9 uur en 's avonds van 16-17 uur, bedraagt het aantal autoverplaatsingen 9.81% resp. 9.33% ofwel 20 resp. 19 autoverplaatsingen.

▪ **Verkeerstellingen**

In de week van 10-16 november werden diverse en steekproefsgewijze tellingen verricht in het gebied waar mogelijk een wijziging van verkeersintensiteiten kan optreden (dus tussen Goor en de N19).

De tellingen vonden op diverse momenten van de dag plaats.

Hieronder worden enkel de intensiteiten van de Zaardenstraat en de Mgr. Heylenstraat vermeld, omdat in de overige straten geen of zeer sporadisch verkeer werd waargenomen.

De vermelde waarden zijn de maximum gemeten intensiteiten die in een uur werden waargenomen, waarbij enkel die van de Zaardenstraat samen vallen met het avondspitsuur.

Zowel de Zaardenstraat als de Mgr. Heylenstraat hebben erg lage intensiteiten. Uit de verkeerstellingen blijkt dat het gaat 27 voertuigen per uur in de Zaardenstraat en 33 in de Mgr. Heylenstraat.

Omdat de tellingen in november plaats vonden werd geen landbouwverkeer geregistreerd.

Tabel 1: Resultaten wegvaktellingen

Pae/u	Richting oosten	Richting westen	Totaal
Zaardenstraat ten oosten van Zaardendijk	15	12	27
Mgr. Heylenstraat	15	18	33

¹ Bron: GRS Kasterlee

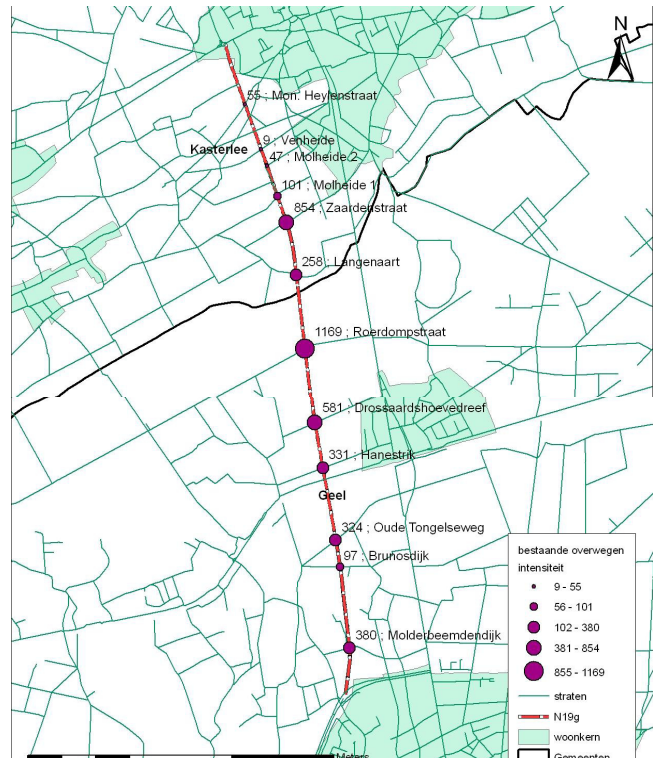
² Bron: OVG 2000-2001

- **Confrontatie raming gegeneerd verkeer versus verkeersstellingen**
Het blijkt dat de getelde waarden hoger liggen dan de geraamde. De oorzaak hiervan is mogelijks een hoger autogebruik in Goor dan gemiddeld in Vlaanderen. Dit kan te wijten zijn aan de ligging en de afwezigheid van openbaar vervoer in de directe omgeving.

- **Resultaten LER³**
Uit het LER dat werd opgesteld in functie van de mogelijke gevolgen voor het landbouwverkeer na aanleg van de N19g kunnen gegevens gepuurd worden over het landbouwverkeer.
Nevenstaande figuur geeft het totaal aantal landbouwtransporten per jaar en per weg weer. In de veronderstelling dat tussen de N123 en de Kleine Nete slechts één route open wordt gehouden, zou die route belast worden met 1.324 transporten per jaar. Alhoewel dit een gemiddelde van 4 transporten per werkdag betekent, mag dit cijfer in wezen niet gehanteerd worden omwille van het gegeven dat veel van die transporten zich situeren in de maanden mei-april en oktober-november.

De figuur laat overigens duidelijk zien dat, van alle mogelijke verbindingen tussen de N123 en de Kleine Nete, de Zaaardenstraat het meest intensieve gebruik kent.

- **Samenvattend**
Er kan gesteld worden dat de verkeersintensiteiten in het gebied tussen de N123 en de Kleine Nete zeer beperkt zijn, wegens het ontbreken van verkeersgenererende functies. Gelet op de geregistreerde aantallen voertuigen kan in wezen worden gesproken van woonstraatintensiteiten. Enkel in de periode dat de functie landbouw, gedurende een tweetal maanden, naar omstandigheden intensief landbouwverkeer genereert, wordt het gebied nauwelijks belast met 'zwaar' verkeer.
De beperkte hoeveelheden verkeer, zelfs indien alle verkeer op één verbinding wordt geponeerd, noodzaken niet tot het voorzien van meerdere ontsluitingsmogelijkheden.
Ook de verkeersleefbaarheid komt door het supprimeren van verbindingen niet in gevaar.



Figuur 14: Resultaten Landbouwmobiliteitsstudie VLM – Raming jaarlijkse transportintensiteit per overweg (op het basistracé)

Bron: VLM

³ Bron: LER – Landbouwmobiliteitsonderzoek – Vlaams Landmaatschappij - 2007

4. ONTSLUITINGSALTERNATIEVEN NA REALISATIE N19g

Aanvankelijk werd voorzien dat na aanleg van de N19g de Mgr. Heylenstraat volledig hersteld zou worden.

Het provinciebestuur van Antwerpen zou dit evenwel een gemiste kans vinden om de Mgr. Heylenstraat terug te integreren in het beschermd landschap 'Hoge Mouw', i.p.v. de doorsnijding ervan.

Door de relatie in de Mgr. Heylenstraat open te houden voor fietsers en voetgangers, zal de recreatieve waarde van die straat toenemen.

Voor het gemotoriseerde verkeer dient bijgevolg een alternatief te worden gezocht.

De volgende mogelijkheden dienen zich aan:

- Ontsluiting langs de Holle Weg
- Ontsluiting langs de Venheide
- Ontsluiting langs de Zaardenstraat

5. AFWEGING ONTSLUITINGSMOGELIJKHEDEN

De verschillende ontsluitingsmogelijkheden worden geanalyseerd voor alle vervoerwijzen. Onder andere de omrijfactoren zijn hierbij van belang. Dit zijn de verhoudingen in afstand tussen de huidige gangbare route en de toekomstige mogelijke routes.

Tabel 2: Afstanden via bestaande routes

	Kasterlee naar Goor	Goor naar Kasterlee	Geel	Retie	Turnhout
Afstanden (km)	2,3	2,2	9,5	11,2	11,6

Aangezien de Mgr. Heylenstraat enkel voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten, komt de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers niet in het gedrang. De impact van een mogelijke verhoging van de verkeersintensiteiten dient wel beschouwd te worden.

5.1. Ontsluiting via de Holle Weg

Een mogelijke ontsluitingsroute loopt via de Holle Weg die loodrecht op de Lichtaartsebaan – N123 aansluit. Deze Holle Weg heeft echter een typisch karakter, zij loopt bovendien doorheen Hoge Mouw en is daarenboven niet of onvoldoende verhard.

Het inschakelen van de Holle Weg zou dus opnieuw een doorsnijding van het beschermde landschap betekenen, hetgeen met het supprimeren van de Mgr. Heylenstraat juist wordt voorkomen.

Daarenboven zou de weg bijkomend moeten worden uitgerust met uitwijkhavens om de passage van twee landbouwvoertuigen mogelijk te maken.

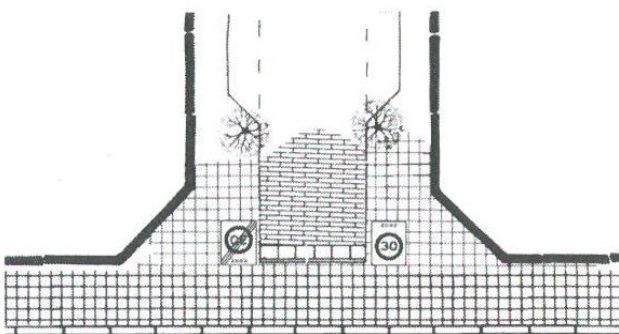
Om de weg daarenboven geschikt te maken voor verkeer is een bijkomende kost gemoeid van naar schatting 260.000 €

De omrijfactoren voor verplaatsingen van en naar Geel, Retie en Turnhout vanuit Goor zijn respectievelijk 1,26; 1,07 en 1,07. Voor de verplaatsing van Kasterlee naar Goor bedraagt de omrijfactor 1,18. De omrijfactor voor de omgekeerde beweging is iets groter, nl. 1,23. Dit is te wijten aan het éénrichtingsverkeer in een gedeelte van de Mgr. Heylenstraat.

Tabel 3: Afstanden en omrijfactoren langs de Holle Weg

	Kasterlee naar Goor	Goor naar Kasterlee	Geel	Retie	Turnhout
Afstanden (km)	2,7	2,7	11,9	11,9	12,3
Omrijfactoren	1,18	1,23	1,26	1,07	1,07

Gelet op het waardevolle karakter van deze Holle Weg, met haar ligging in het beschermde landschap Hoge Mouw lijkt een alternatieve ontsluiting voor Goor via deze weg geen optie. Doorgaand verkeer in deze weg dient dan ook vermeden te worden. De aansluiting van de Holle Weg op de N123 – Lichtaartsebaan kan hiertoe omgevormd worden tot een uitritconstructie. Dit betekent het laten doorlopen op dezelfde hoogte van het voetpad en/of fietspad over de zijweg heen. De toegang tot de zijweg wordt uitgevoerd met inritbanden. Via signalisatie kan ongewenst verkeer verder geweerd worden.



Figuur 15: Voorbeeld uitritconstructie

5.2. Ontsluiting via Venheide

Een tweede mogelijkheid bestaat er in om de relatie tussen Goor en Kasterlee te poneren op Venheide.

Dit impliceert, evenals voor de Holle Weg dat het geval is, dat de weg (gedeeltelijk) verhard moet worden.

Evenals dat het geval is voor de Holle Weg, zou ook Venheide moeten worden uitgerust met uitwijkhavens om de passage van twee landbouwvoertuigen mogelijk te maken.

Belangrijker is evenwel het gegeven dat de tunnelmond van de (aan te leggen) N19g zich situeert juist ter hoogte van Venheide. Het open houden van Venheide kan eventueel mits een verlenging van de tunnel. De verlenging van de tunnel zal ongeveer 3.500.000 € extra kosten. Deze kost kan vermeden door Venheide ter hoogte van de tunnelmond plaatselijk om te leggen. De weg moet ongeveer 100m naar het noorden worden verlegd om de tunnelmond te ontwijken. Het gebied net ten noorden van de huidige Venheide ter hoogte van de tunnelmond behoort niet tot het beschermd landschap (zie Figuur 5). Deze omlegging zou wel in gebied van het provinciaal domein Hoge Mouw liggen.

De kosten voor de wegeniswerken in Venheide zelf worden geraamd op 350.000 € (lokale omlegging inbegrepen).

De omrijfactoren bedragen hier respectievelijk 1,11 (Kasterlee naar Goor); 1,15 (Goor naar Kasterlee); 1,02 (Geel); 1,05 (Retie) en 1,06 (Turnhout).

Tabel 4: Afstanden en omrijfactoren langs Venheide

	Kasterlee naar Goor	Goor naar Kasterlee	Geel	Retie	Turnhout
Afstanden (km)	2,6	2,6	9,7	11,7	12,2
Omrijfactoren	1,11	1,15	1,02	1,05	1,06

Ruimtelijk is een ontsluiting van Goor via Venheide geen aan te bevelen optie. De aanleg van een verharding in Venheide en de verhoging van de verkeersintensiteiten die hieruit zullen volgen, creëren een barrière tussen enerzijds de stuifduin en het bosgebied en anderzijds de open ruimte ten zuiden van Venheide. Dit zorgt voor een daling van de belevingswaarde van het gebied. De waarde die de overgang tussen bosgebied en open ruimtegebied heeft, gaat deels verloren als gevolg van de verhoogde verkeersintensiteiten. De aanleg van een verharde weg langs een beschermd landschap en gedeeltelijk door bosgebied is in contradictie met de beweegredenen om de Mgr. Heylenstraat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. De ene weg door het bos wordt afgesloten en wordt vervangen door een andere weg die het beschermd landschap weliswaar niet doorsnijdt maar toch voor een duidelijke verstoring van het bosgebied zorgt. De omlegging van Venheide ter hoogte van de tunnelmond is daarenboven een verstoring van het natuurlijke reliëf van de heuvelrug.

Gelet op de investeringskost voor de verharding van Venheide en de negatieve ruimtelijke impact van de nieuwe ontsluiting en de bijhorende omlegging, is een ontsluitingswijze van Goor via Venheide geen goede optie.

5.3. Ontsluiting langs de Zaardenstraat

De, ten opzichte van Goor, zuidelijk gelegen Zaardenstraat wordt nu reeds gebruikt als verbinding naar de bestaande N19 richting Geel. Gelet op de geplande ongelijkvloerse kruising met de toekomstige N19g en de aanwezigheid van verkeerslichten aan het kruispunt Zaardenstraat x N19, heeft deze route dus een méérwaarde.

De omrijfactoren bedragen: 1,55 (Kasterlee -> Goor); 1,62 (Goor -> Kasterlee); 1,00 (Geel); 1,16 (Retie) en 1,16 (Turnhout). De omrijfactor voor Kasterlee is naar verhouding groot, doch hierbij moet worden bedacht dat het om een korte verplaatsing gaat.

Er is geen verlenging van de route naar Geel, daar deze reeds nu langs de Zaardenstraat loopt.

Tabel 5: Afstanden en omrijfactoren langs de Zaardenstraat

	Kasterlee naar Goor	Goor naar Kasterlee	Geel	Retie	Turnhout
Afstanden (km)	3,6	3,6	9,5	12,9	13,4
Omrijfactoren	1,55	1,62	1,00	1,16	1,16

Door de aanleg van de N19g en met het afsluiten van de Mgr. Heylenstraat, blijft er voor het gemotoriseerd verkeer maar één relatie mogelijk naar de N19. De toename van de verkeersdruk in de Zaardenstraat zal marginaal zijn.

Gelet op het feit dat in de huidige situatie de Zaardenstraat reeds de belangrijkste weg vormt voor het landbouwverkeer, zal er weliswaar een verschuiving van het verplaatsingspatroon van dit verkeer teweeg worden gebracht ingevolge het supprimeren van alle overige verbindingen, doch geen verschuiving van de problematiek hetgeen bij de beide vorige voorstellen (Holle Weg of Venheide) wel



Figuur 16: Indicatie wegen uit te rusten met uitwijkhavens

het geval is.

Voorts is de aanwezigheid van verkeerslichten op de kruising van de N19 met de Zaardenstraat een bijkomend pluspunt voor deze variante, aangezien het kruisen of invoegen naar de N19 op een verkeersveilige wijze kan plaats vinden.

Gelet op de huidige en toekomstige gebruik van de Zaardenstraat, door zowel landbouwverkeer als personenautoverkeer (met de becijferde beperkte verkeersintensiteiten) is een verbreding van de Zaardenstraat naar een volwaardig 2x1 profiel niet aangewezen. Dit zou tevens afbreuk doen aan het recreatieve karakter en daarenboven aanleiding kunnen vormen tot een ongewenst snelheidsgedrag als ook om te voorkomen dat de Zaardenstraat een potentiële kortsluiting zal vormen tussen de N19 en Lichtaart.

Met het oog op het voorkomen van ongewenst hoge snelheden kan overwogen worden om de straat op regelmatige afstanden uit te rusten met uitwijkhavens, ter vervanging van de huidige aangeharde berm.

Door die uitwijkhavens af te bakemen met bv. groenvoorzieningen kan er een bijkomend gunstig effect worden bekomen inzake de rijsnelheid.

De uitwijkhavens moeten met een tussenafstand van ongeveer 100m aangelegd worden. De benodigde lengte en breedte hangen af van de landbouwvoertuigen. Een lengte van 20m en een breedte van 1.5 m is voldoende. Om ervoor te zorgen dat kruisen enkel via de uitwijkhavens kan en niet meer gebeurt langs de berm kan een enkele bomerrij voorzien worden langsheen de weg. Dit kan tussen de weg en de aanwezige gracht.

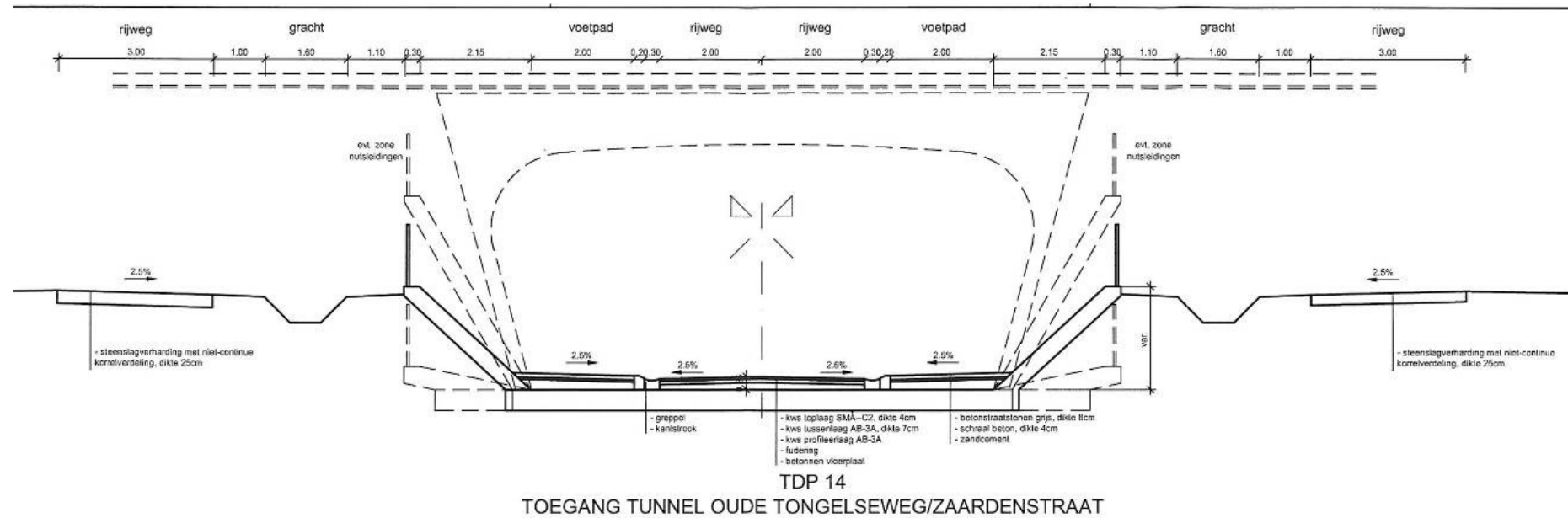
De kost voor de aanleg van de uitwijkhavens wordt geraamd op 35.000 euro. De weg voorzien van een bomerrij wordt geraamd op 20.000 euro.

Ondanks een lichte toename van het verkeer in de Zaardenstraat wordt de aanleg van afzonderlijke fietsvoorzieningen niet noodzakelijk geacht.



Figuur 17: Voorbeelden uitwijkhavens

De voorziene tunnel in de Zaardenstraat onder de N19g kan uitgevoerd worden zoals gepland. Het dwarsprofiel is ontworpen aan de hand van de door het Vlaams Gewest aangereikte afmetingen die afgestemd zijn op landbouwverkeer.



Figuur 18: Dwarsprofiel tunnel Zaardenstraat onder N19g

6. BESLUIT

In het kader van de aanleg van de N19g wenst de provincie de Mgr. Heylenstraat, die dwars door een deel van het beschermde landschap Hoge Mouw loopt, af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. De bereikbaarheid van het gehucht Goor moet echter gevrijwaard worden.

Er werden drie mogelijkheden (Holle Weg, Venheide en Zaardenstraat) bekeken waarbij uiteindelijk de oplossing van de Zaardenstraat het meest opportuun wordt geacht, ondanks dat deze oplossing de hoogste omrijfactor kent op de relatie Goor ↔ Kasterlee centrum. Ontsluiten via de Holle Weg of de Venheide zou belangrijke ecologische en financiële gevolgen hebben. Gebruik van de Holle Weg moet zelfs vermeden worden omdat deze optie opnieuw een doorsnijding impliceert van Hoge Mouw. Hiertoe kan de aansluiting van de Holle Weg op de N123 – Lichtaartseweg omgevormd worden tot een uitritconstructie en signalisatie worden voorzien om verkeer te weren.

De infrastructuur van de Zaardenstraat moet beperkt aangepast worden. De betonnen weg kan uitgebreid worden met uitwijkhavens op regelmatige afstand. Kruisen van voertuigen tussen deze havens kan vermeden worden door een bomerrij te voorzien.

De aanleg van fietspaden wordt niet noodzakelijk geacht, gelet op de beperkte toename van het verkeer. Veeleer is het belangrijk om het snelheidsgedrag van het gemotoriseerde verkeer binnen aanvaardbare (veilige) grenzen te houden.

Gelet op het behoud van de Mgr. Heylenstraat voor de voetganger en fietser (na realisatie van de N19g) is er daarenboven geen sprake van een omrijfactor voor het utilitaire fiets- en voetverkeer tussen Goor en Kasterlee centrum.