

---

PROVINCIE ANTWERPEN – DEPARTEMENT RUIMTELIJKE ORDENING EN MOBILITEIT

# **MOBILITEITSSTUDIE VOOR DE ROL VAN DE N124 VOOR DE OMGEVING EN DE ONTSLUITING VAN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED HOOGSTRATEN**



---

mei 2005

---

<b>1 / INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1 / OPDRACHTOMSCHRIJVING	1
1.2 / ANDERE PLANPROCESSEN	1
<b>2 / OVERZICHT PLANPROCES</b>	<b>3</b>
<b>3 / ALGEMENE UITGANGSPUNTEN EN DOELSTELLINGEN</b>	<b>7</b>
3.1 / UITGANGSPUNTEN	7
3.1.1 / Ruimtelijke visie en wegencategorisering	7
3.1.2 / Ontsluiting Transportzone Meer / Hazeldonk	7
3.1.3 / Openbaar vervoer	8
3.1.4 / Bovenlokaal fietsnetwerk	8
3.2 / DOELSTELLINGEN	9
<b>4 / ROL VAN DE N124 IN DE REGIO</b>	<b>10</b>
4.1 / RELATIE HOOGSTRATEN – TURNHOUT	10
4.1.1 / Randvoorwaarden uit bestaande planningscontext	10
4.1.2 / Analyse bestaande toestand	11
4.1.3 / Conclusie	21
4.2 / PROBLEMATIEK VAN ZWAAR VRACHTVERKEER	22
4.2.1 / Randvoorwaarden uit bestaande planningscontext	22
4.2.2 / Analyse bestaande toestand	23
4.2.3 / Concepten voor de regionale ontsluiting van het vrachtverkeer	25
4.2.4 / Conclusie	27
4.3 / SYNTHESE: ROL VAN DE N124 VOOR DE ONTSLUITING VAN DE NOORDERKEMPEN	29

---

<b>5 / ONDERZOEK NAAR ZUIDOOSTELIJKE ONTSLUITING VAN HOOGSTRATEN</b>	<b>31</b>
5.1 / RANDVOORWAARDEN UIT BESTAANDE PLANNINGCONTEXT	31
5.2 / ANALYSE BESTAANDE TOESTAND	31
5.3 / INSCHATTING EFFECTEN TONNAGEBEPERKING	34
5.4 / VARIANTEN VOOR DE ZUIDOOSTELIJKE ONTSLUITING VAN HOOGSTRATEN	34
5.4.1 / Variant 1: Doortochtaanpak N124	35
5.4.2 / Variant 2.1: Zuidelijke omleidingsweg –Tracé Bouwhoef	36
Variant 2.2: Zuidelijke omleidingsweg - Tracé ten noorden van Bosloop	39
5.4.3 / Variant 3: Aanleg zuidelijke ontsluitingsweg Duni	40
5.5 / SAMENVATTING EN AANBEVELING	41
5.5.1 / Samenvatting varianten zuidoostelijke ontsluiting	41
5.5.2 / Aanbeveling	45
<b>6 / VISIE VAN ACTOREN</b>	<b>46</b>
<b>7 / CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN VERVOLGTRAJECT</b>	<b>48</b>
<b>BIJLAGEN</b>	<b>1</b>
BIJLAGE 1 / ONTWERPEND ONDERZOEK N124 IN HOOGSTRATEN	1
BIJLAGE 2 / ROUTES UITZONDERLIJK VERVOER	10
BIJLAGE 3 / FERRARISKAART OMGEVING HOOGSTRATEN	10

Dit project werd afgerond door VECTRIS cvba (voorheen Langzaam Verkeer vzw) in onderaanneming van Langzaam Verkeer.  
Vital Decosterstraat 67A/0201 – 3000 Leuven  
[www.vectris.be](http://www.vectris.be)

---

## 1 / INLEIDING

### 1.1 / OPDRACHTOMSCHRIJVING

De studieopdracht, die toegekend werd aan de vzw Langzaam Verkeer, omvat een *mobilitiestudie over de rol van de N124 Turnhout – Hoogstraten en de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Hoogstraten*.

Bedoeling is niet een streefbeeld uit te werken voor de N124, maar wel een regionale ontsluitingsvisie te ontwikkelen waarin de rol van de N124 duidelijk wordt bepaald, en die als basis kan dienen voor verdere beslissingen op lokaal niveau.

De gewenste ontsluitingsstructuur van de Noorderkempen is reeds grotendeels vastgelegd in de bestaande planningscontext (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen), maar niet volledig. In het richtinggevende gedeelte van het RSPA staat immers: *'Het is op dit moment niet duidelijk of de N124 al dan niet als secundaire weg moet worden geselecteerd. Verder onderzoek moet hierover uitsluitsel geven'*. Bij de opdrachtomschrijving werd aangegeven dat het onderzoek ook aandacht dient te besteden aan de ontsluiting van de verschillende bedrijven langs het kanaal Dessel – Turnhout – Schoten en de terugkoppeling met het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Hoogstraten.

In dit document worden twee verschillende aspecten besproken: (1) de rol van de N124 voor de regio, (2)

onderzoek naar de zuidoostelijke ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Hoogstraten.

### 1.2 / ANDERE PLANPROCESSEN

Een aantal parallel lopende of recent afgeronde planprocessen beïnvloeden de problematiek.

In opdracht van de provincie is een studie opgestart waarin een *ontwikkelingsvisie (of streefbeeld) voor de kanaalzone Dessel – Turnhout – Schoten* wordt uitgewerkt door de IOK. Voor het gedeelte van de kanaalzone dat binnen het regionaalstedelijk gebied van Turnhout valt, zijn bij de *afbakening van het regionaalstedelijk gebied Turnhout* al welafgewogen ontwikkelingsperspectieven geformuleerd die juridisch verankerd zijn in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP).

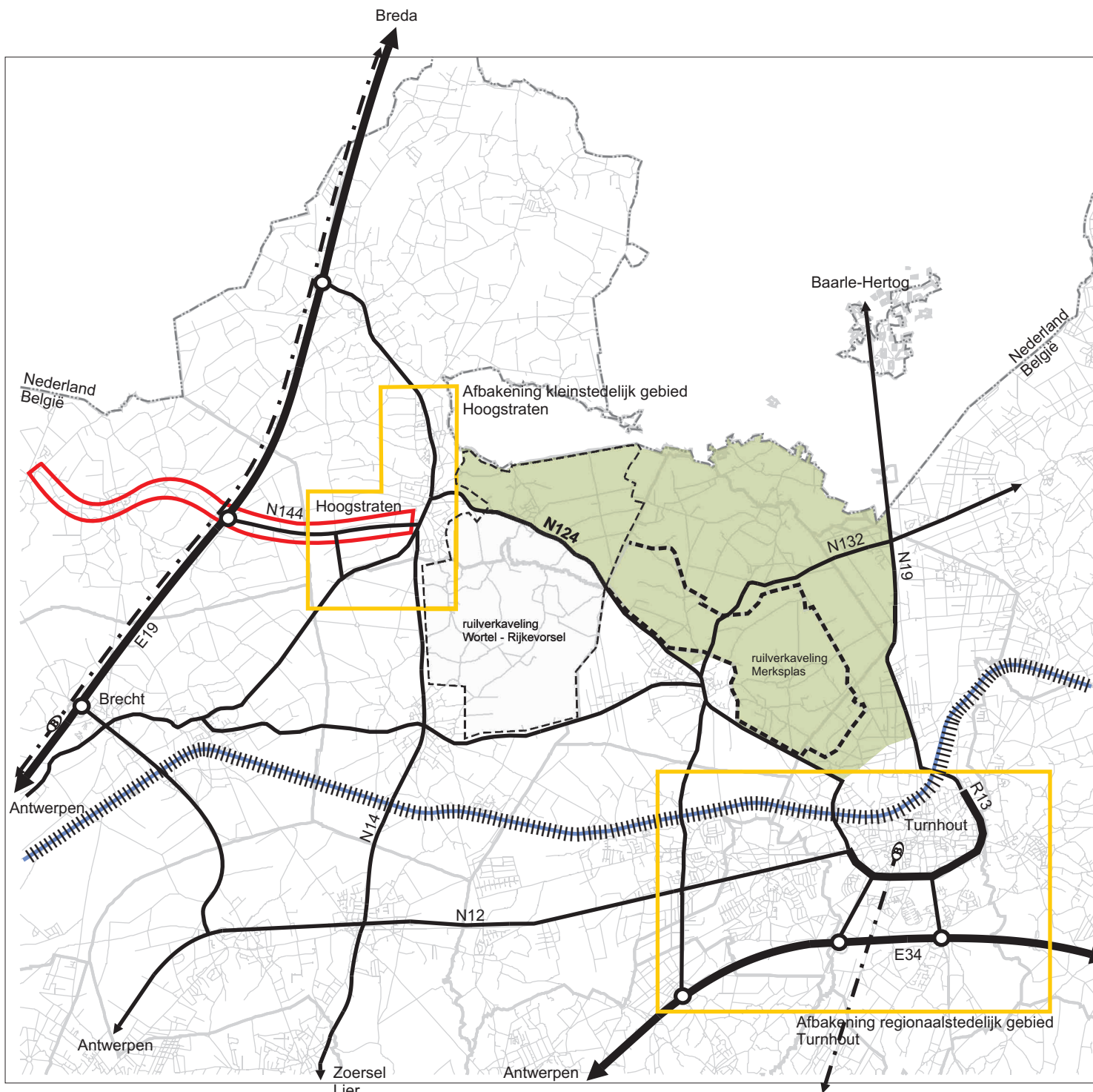
De in voorliggende studie uitgewerkte (regionale) ontsluitingsvisie zal als kader dienen voor de ontsluitingsstructuur van de kanaalzone.

Het *afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Hoogstraten* loopt nog en wordt door de provincie parallel met dit proces uitgewerkt zodat een maximale afstemming mogelijk is.

Voor de *N144* tussen Hoogstraten, de E19 en Loenhout wordt momenteel een *streefbeeld* opgemaakt. In deze streefbeeldstudie wordt ook de ontsluiting van het uit te breiden bedrijventerrein De Kluis naar de N144 verder bestudeerd. De ontsluiting van het zuidoostelijk deel van Hoogstraten (omgeving Duni) wordt in deze studie behandeld.







PROVINCIE ANTWERPEN

**ANDERE PLANPROCESSEN**

-  afbakening stedelijk gebied
-  streefbeeldstudie (AWV)
-  ruilverkaveling (VLM)
-  potentieel stiltegebied
-  ontwikkelingsvisie voor de kanaalzone Dessel - Turnhout - Schoten
-  landsgrens

**KAART 1.2**  
**EINDRAPPORT**  
 januari 2005

**LANGZAAM VERKEER**  
 Bureau voor Mobiliteitsmanagement

---

De Vlaamse Landmaatschappij (VLM) is in het gebied Wortel – Rijkevorsel bezig met een ruilverkavelingsprocedure. Momenteel ligt er een visieplan op tafel waarin de betrokkenen zich kunnen vinden. Een probleem met de afbakening van het habitatrictlijngebied houdt de procedure momenteel tegen.

Het gebied aan de noordzijde van de N124 tussen Wortel en Merksplas is aangeduid als potentieel stiltegebied. Het Vlaams gewest (Aminabel) voert momenteel een onderzoek uit naar de haalbaarheid van de afbakening van dit stiltegebied.

## 2 / OVERZICHT PLANPROCES

PROCESBESPREKING	OVERLEGMOMENTEN				OPMERKINGEN / AANDACHTSPUNTEN
	PROJECTGROEP	STUURGROEP	BILATERAAL OVERLEG	AUDIT	
<b>FASE 1 – ORIENTATIEFASE</b>					
ontwerp procesnota: beschrijving van het planproces	13/10/2003				
aanzet oriëntatienota	19/11/2003				
oriëntatienota, versie 1	9/01/2004				
oriëntatienota, versie 2		27/01/2004			mondelinge en schriftelijke reactie
<b>FASE 2 – OPSTELLEN VAN EEN VISIE</b>					
aanzet conceptnota met scenario's	9/01/2004				
conceptnota met scenario's		27/01/2004			mondelinge en schriftelijke reactie
inschatting (landbouw)impact van zuidelijke omleiding Hoogstraten			22/06/2004		overleg met VLM
<b>FASE 3 – EINDRAPPORT</b>					
aanzet eindrapport	1/09/2004				
ontwerp eindrapport met voorkeurconcept	26/10/2004				
ontwerp eindrapport met voorkeurconcept		25/1/2005			

---

De *projectgroep* volgt de vordering van de werkzaamheden op, bespreekt mogelijk heroriëntaties, keurt interimverslagen goed en neemt alle nodige beslissingen in functie van het vlotte verloop van de studie. De projectgroep bestaat uit:

- de provincie Antwerpen, departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit (coördinatie en leiding);
- de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen;
- de opdrachthouder Langzaam Verkeer.

De *stuurgroep* stuurt en begeleidt de opmaak van de mobiliteitsstudie. Ze is inhoudelijk betrokken bij de studie en formuleert bevindingen, visies en concepten. De stuurgroep kwam bijeen bij het begin van fase 2 om de oriëntatienota en de scenario's te bespreken. Op basis van de reacties werd verder gewerkt aan het voorkeurscenario. De stuurgroep komt opnieuw samen voor het bespreken van het voorkeurconcept en actieplan. Ze bestaat naast de projectgroepleden uit vertegenwoordigers van:

- de afdeling ROHM Antwerpen;
- de afdeling Ruimtelijke Planning (ARP);
- de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) Antwerpen;
- AMINAL;
- De Lijn Antwerpen;
- de Vlaamse Landmaatschappij (VLM);
- de Mobiliteitscel van de Vlaamse gemeenschap;
- de stichting Kempisch landschap;

- de stads- en gemeentebesturen van Hoogstraten, Rijkevorsel, Merksplas en Turnhout.

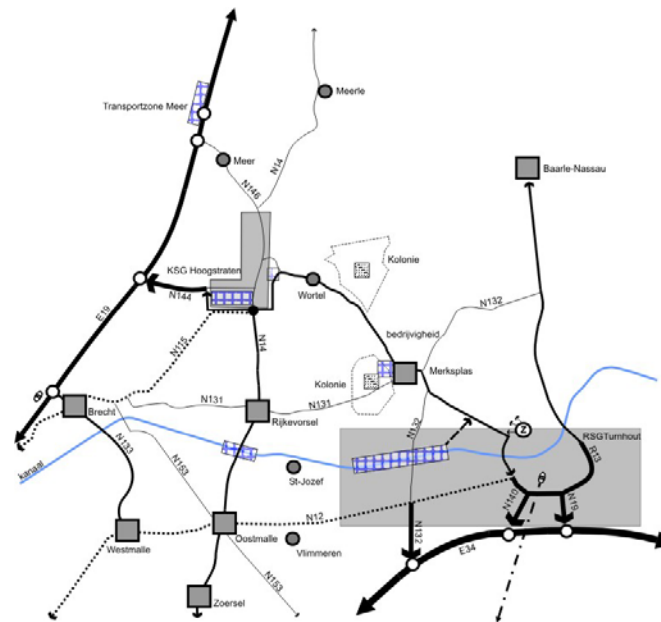
Het eindrapport wordt ter advies voorgelegd aan de provinciale auditcommissie (PAC).

De mobiliteitsstudie van de N124 ging van start in september 2003. Volgende documenten werden achtereenvolgens gepresenteerd:

- De **procesnota** (november 2003) bevat een beschrijving van het doel van de opdracht, de methodiek en een praktische Wie is wie.
- In november 2003 werd een eerste versie van de **oriëntatienota** besproken door de projectgroep. Een bijgewerkte versie van de oriëntatienota (december 2003) werd samen met de **conceptnota** (januari 2004) voorgelegd aan de stuurgroep. De conceptnota bevatte twee discussiescenario's: één waarbij uitgegaan werd van een lokale weg en één waarbij werd uitgegaan van een secundaire weg waar, om de discussie nog verder aan te wakkeren, ook een zuidelijke omleidingsweg rond Hoogstraten in werd opgenomen.

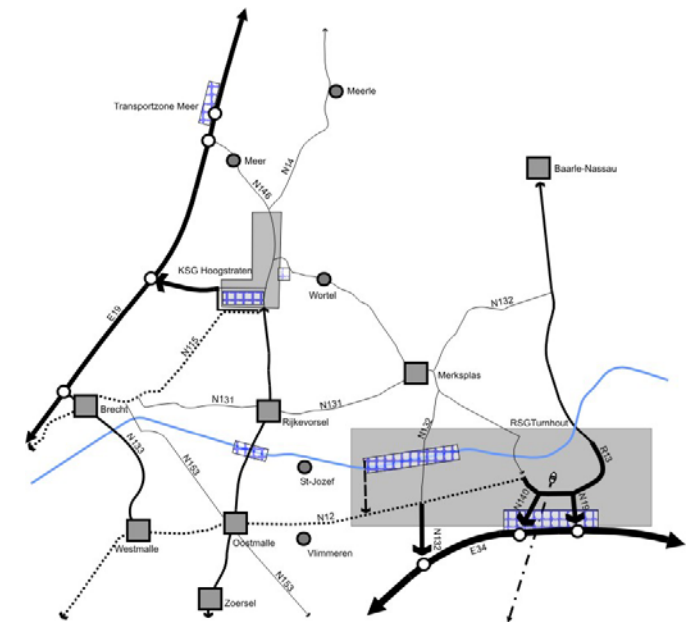


Scenario 1: N124 als secundaire weg en aanleg van zuidelijke omleiding rond Hoogstraten



Het kleinstedelijk gebied Hoogstraten (KSGH) en het regionaalstedelijk gebied Turnhout (RSGT) worden door een secundaire weg (de N124) met elkaar verbonden. Deze doet dienst als regionale ontsluiting voor auto- en vrachtverkeer. De (beperkte) ruimtelijke ontwikkelingen in het tussenliggende gebied worden aan de N124 gekoppeld.

Scenario 2: N124 als lokale weg



De N124 is net als alle andere wegen in het gebied tussen Turnhout en Hoogstraten een lokale weg (weliswaar met een interlokale verbindingsfunctie). Het openruimtekarakter wordt versterkt door zich vooral te richten op de dynamische landbouw en de zachte recreatie.

---

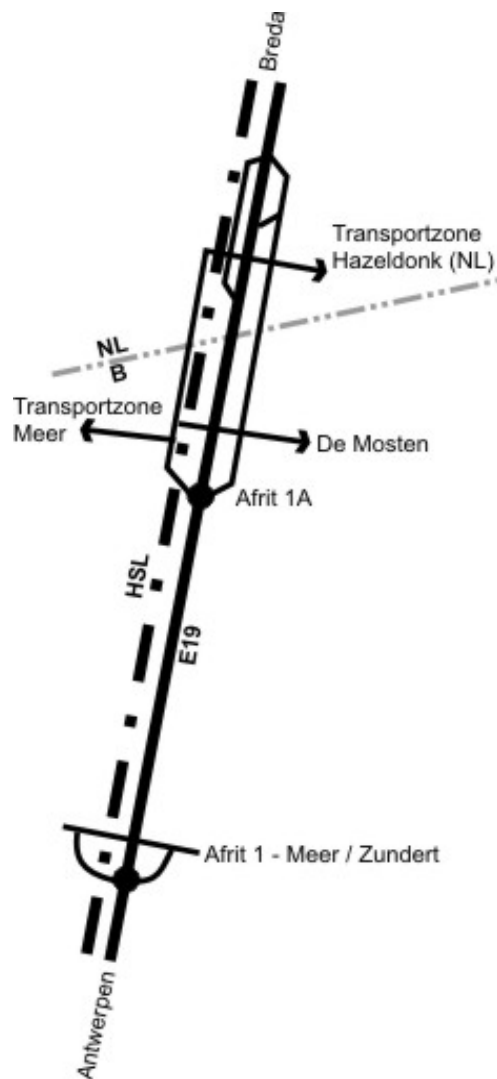
De stuurgroepleden werden naar aanleiding van de eerste conceptnota uitgenodigd om **reacties** te formuleren zowel op de vergadering zelf (mondeling) als nadien (schriftelijk). Er bleek consensus te bestaan over de visie om de belangrijke ontwikkelingen te bundelen in de stedelijke gebieden Turnhout en Hoogstraten en deze te ontsluiten naar respectievelijk de E34 en de E19. Voor de kanaalgebonden bedrijvigheid aan de noordzijde van het kanaal Schoten – Dessel gaat de voorkeur naar een ontsluiting in westelijke richting.

Op basis van de reacties zijn een aantal **sleutelkwesties** gedetecteerd die in deze nota verder worden onderzocht (zie hoofdstuk 4). Het gaat om een algemeen onderzoek naar de relatie tussen Hoogstraten en Turnhout (en de rol van de N124 daarin), en onderzoek naar de problematiek van het vrachtverkeer. Ten slotte wordt nog eens specifiek ingezoomd op de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied

Hoogstraten (en de problematiek van de doortocht / zuidelijke omleidingsweg). Steeds wordt toegespitst op:

- randvoorwaarden die vanuit de bestaande planningscontext worden aangedragen;
- een analyse van de bestaande (en verwachte) toestand.

Alvorens ons toe te spitsen op deze sleutelkwesties worden de algemene uitgangspunten en doelstellingen van deze studie geformuleerd (hoofdstuk 3).



Geplande ontsluiting transportzone Meer

### 3 / ALGEMENE UITGANGSPUNTEN EN DOELSTELLINGEN

#### 3.1 / UITGANGSPUNTEN

##### 3.1.1 / RUIMTELIJKE VISIE EN WEGENCATEGORISERING

Voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en de hieraan verbonden categorisering van het wegennet wordt uitgegaan van de visie zoals die is vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en het provinciaal structuurplan van de provincie Antwerpen (RSPA).

Deze studie moet de nog aanwezige leemte, namelijk de onduidelijkheid die nog bestaat over de categorie die de N124 moet krijgen, opvullen.

De beslissingen die gemaakt zijn tijdens de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Turnhout en een concretisering inhouden van de visie van het RSV worden ook als uitgangspunt meegenomen.

##### 3.1.2 / ONTSLUITING TRANSPORTZONE MEER / HAZELDONK

De transportzone Meer is een belangrijke ontwikkelingspool. In het RSPA wordt gesuggereerd om deze zone te selecteren als poort van Vlaams niveau. De zone is hoe dan ook in ontwikkeling en heeft een belangrijk verkeersgenerend effect. In deze studie wordt ervan uitgegaan dat het gebied, zoals momenteel gepland wordt, rechtstreeks wordt aangesloten op de E19 en dat het vrachtverkeer geen toegang krijgt tot de omliggend lokale wegen. Dit sluit aan bij de geplande situatie die voorzien is na de werken aan de hogesnelheidslijn; deze is hiernaast schematisch weergegeven.

Bij de bespreking van de vrachtverkeerproblematiek zal de relatie met de transportzone Meer nog aan bod komen (zie 4.2.2). De discussie over de mogelijke goederenspoorontsluiting van de transportzone Meer wordt buiten beschouwing gelaten.



---

### 3.1.3 / OPENBAAR VERVOER

Dit is geen openbaarvervoerstudie. Er worden dan ook geen voorstellen gedaan voor de aanpassing van de lijnvoering, frequentie, inplanting haltes... Nochtans is het versterken van het openbaar vervoer één van de belangrijke strategieën om de verkeersdruk op de Noorderkempen te verminderen. Dit gebied kenmerkt zich immers van oudsher als een gebied met een zwakke bediening, vooral op het vlak van verbindende lijnen (spoorverbindingen en verbindende buslijnen). Daarom wordt op conceptueel niveau een wensbeeld van het openbaar vervoer geformuleerd.

In dit concept wordt uitgegaan van de categorisering van de openbaarvervoerknooppunten zoals die is vastgelegd in het RSV (hoofdstations) en het RSPA (knooppunten van provinciaal en intergemeentelijk niveau). Ook de basisideeën van de *Haalbaarheidsstudie voor een alternatief streekvervoer in de Kempen* uitgevoerd in opdracht van het IOK worden gevolgd, zij het enkel op conceptueel niveau.

Turnhout is een openbaarvervoerknooppunt van nationaal (IC-) niveau. Stads- en streekbussen bedienen het stedelijk gebied en het IC-station.

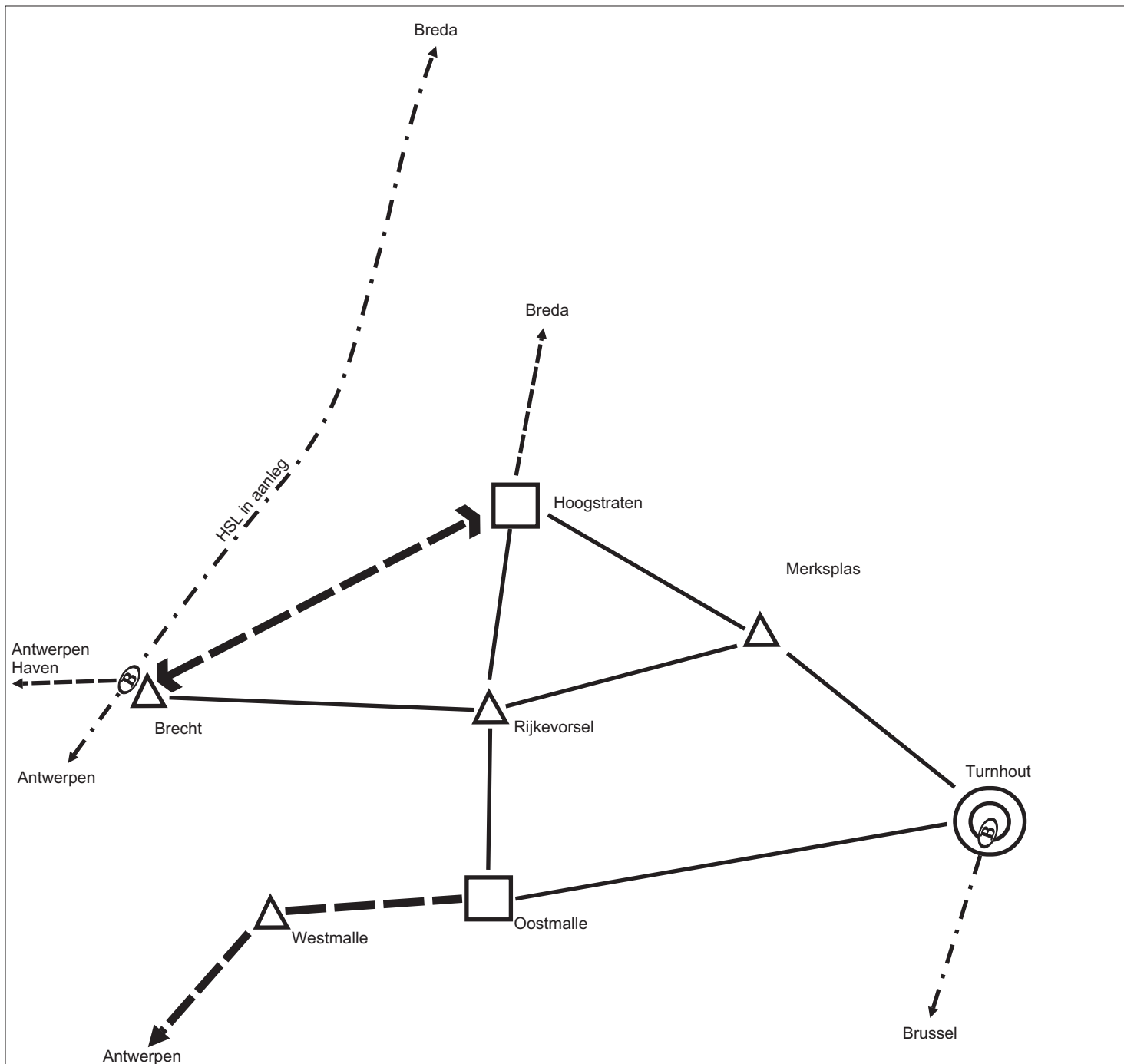
Hoogstraten is een openbaarvervoerknooppunt van provinciaal (IR-) niveau maar beschikt niet over een station. Dit is zeer uitzonderlijk voor een stedelijk gebied. De aanleg van de hogesnelheidslijn langs de E19 met nieuw station in Brecht (station Noorderkempen) schept mogelijkheden om de openbaarvervoerbediening van Hoogstraten omhoog te tillen. Een snelbus tussen Hoogstraten en

het station Noorderkempen (met goede aansluiting op de treinen) kan hiervoor zorgen.

De verbinding Hoogstraten – Turnhout wordt door een regelmatige buslijn met een voldoende verbindend karakter gerealiseerd. De huidige bus 430, waarvan de frequentie recentelijk werd opgekrikt tot een uurfrequentie, voldoet aan deze eisen. In deze studie wordt ervan uitgegaan dat op de N124 deze verbindende functie voor het openbaar vervoer gegarandeerd moet kunnen blijven.

### 3.1.4 / BOVENLOKAAL FIETSNETWERK

Voor het fietsverkeer wordt het provinciaal bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk als wensstructuur beschouwd. De N124 is geselecteerd als bovenlokale functionele route. Ook het dwarsend fietsverkeer moet beveiligd worden, niet enkel op de functionele, maar ook op de recreatieve fietsroutes (knooppuntennetwerk).



PROVINCIE ANTWERPEN

**OPENBAAR VERVOER**

Openbaarvervoerknooppunt



nationaal niveau  
(hoofdstation)



provinciaal niveau



intergemeentelijk en/of  
voorstedelijk niveau



spoorlijn, station



verbindende busverbinding  
(bestaand)



te onderzoeken busverbinding



gewenste snellijn

Bron: Haalbaarheidsstudie voor IOK,  
(vereenvoudigd), categorisering knooppunten RSPA



**KAART 3.1.3**

**EINDRAPPORT**  
oktober 2004



**LANGZAAM VERKEER**

Bureau voor Mobiliteitsmanagement



PROVINCIE ANTWERPEN




**PROVINCIAAL FUNCTIONEEL  
FIETSNETWERK + RECREATIEF  
KNOOPPUNTNETWERK**

Recreatief knooppuntensysteem  
Antwerpse Kempen



knooppunt, recreatieve fietsroute

Bovenlokale fietsroutes

-  hoofdroute
-  bovenlokale functionele route
-  bovenlokale alternatief-functionele route

-  weg
-  kanaal Schoten - Dessel
-  gemeentegrens
-  woonkern

Bron: Teleatlas, Mobiliteitscel prov. Antwerpen



**KAART 3.1.4**

**EINDRAPPORT**  
januari 2005

### 3.2 / DOELSTELLINGEN

De basisdoelstelling is om een verkeersstructuur te ontwikkelen die aansluit bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Daarom wordt vertrokken van de gebiedsgerichte visie voor de Noorderkempen, zoals die is geformuleerd in het RSPA. De ruimtelijke visie wordt ver-

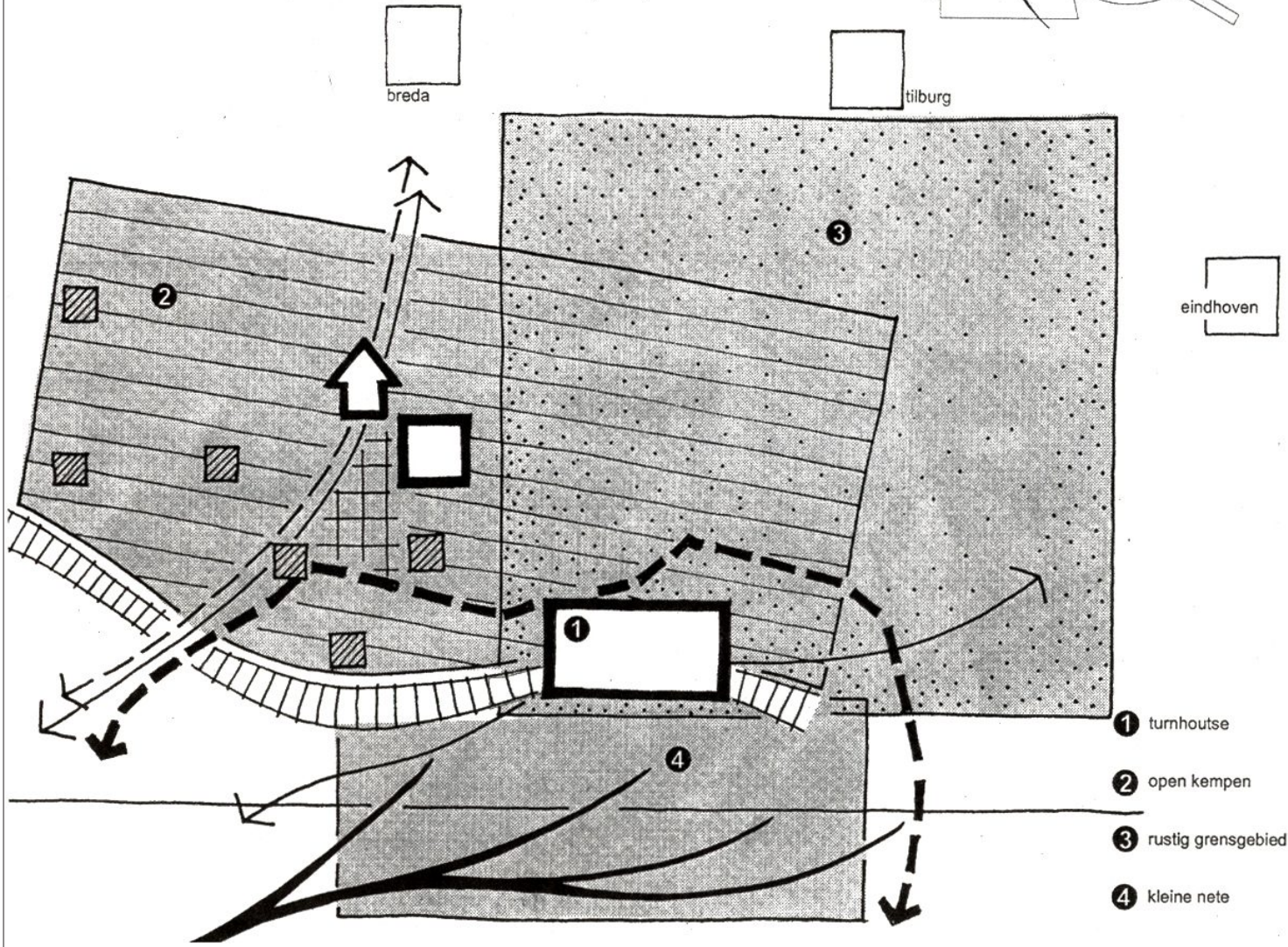
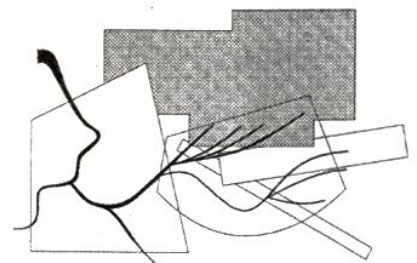
taald naar afgeleide mobiliteitsdoelstellingen, waarbij rekening wordt gehouden met twee sleutelbegrippen:

- het optimaliseren van de **leefbaarheid** in de kernen;
- het streven naar een **multimodale aanpak**: versterking van het openbaarvervoeraanbod en de veiligheid voor zwakke weggebruikers.

Gebiedsgerichte visie Noorderkempen	Afgeleide doelstelling	Analyse	Visie
Turnhout als uitgesproken centrum	Goede multimodale bereikbaarheid van Turnhout vanuit het invloedsgebied	Invloedssfeer is zeer sterk tot in Merksplas, en minder groot in Hoogstraten (zie ook onder)	Goede openbaarvervoerverbinding tussen Hoogstraten, Merksplas en Turnhout (via N124) waardoor typische regionaalstedelijke functies (b.v. ziekenhuizen, winkelcentrum, cinema...) goed bereikbaar worden. N124 als lokale weg type I voldoet als autoverbinding
Hoogstraten als verdichtingspunt	Eigen ontwikkeling en uitbouw van eigen (kleinstedelijke) invloedssfeer toelaten. Goede multimodale ontsluiting, zowel intern als extern		Externe ontsluiting: - wegverkeer: richting E19 (via N144) - openbaar vervoer: richting station Brecht
Structurele landbouwgebieden met bestaande kernen als verdichtingspunten	Faciliteren van een goed functionerende landbouw is zeer belangrijk (toegankelijkheid percelen,...)		Bijkomende doorsnijding van landbouwgebied zo veel mogelijk vermijden
Rustig grensgebied als groen hart tussen de Brabantse steden	Geen bijkomend gemotoriseerd verkeer aantrekken, eerder verkeersluw maken Stimuleren van zachte recreatie	Reeds uitgebouwd recreatief fietsnetwerk; oversteekpunten met N124 zijn niet specifiek beveiligd.	Sterk verkeersgenerende ontwikkelingen vermijden Uitbouw van fietsnetwerken
Kempisch kanaal: natuurlijke, landschappelijke en recreatieve drager	Ontsluiting van watergebonden bedrijven koppelen aan natuurlijke, landschappelijke en recreatieve functie		Geen ontsluiting richting R13



- turnhout als uitgesproken centrum
- hoogstraten als belangrijk verdichtingspunt
- cuesta van de noorderkempen, waterscheiding schelde - maas
- structurele landbouwgebieden met bestaande kernen als verdichtingspunten
- rustig grensgebied als groen hart tussen de brabantse steden
- kempisch kanaal, natuurlijke, landschappelijke en recreatieve drager



- 1 turnhoutse
- 2 open kempen
- 3 rustig grensgebied
- 4 kleine nete

PROVINCIE ANTWERPEN

## RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PROVINCIE ANTWERPEN Ruimtelijke visie voor de Noorderkempen

- reliëfelement
- kanaal
- riviervallei
- stedelijk gebied
- belangrijke kern
- suggestie poort van vlaams niveau
- concentratiegebied glastuinbouw
- hoofdweg
- hoofdspoorweg



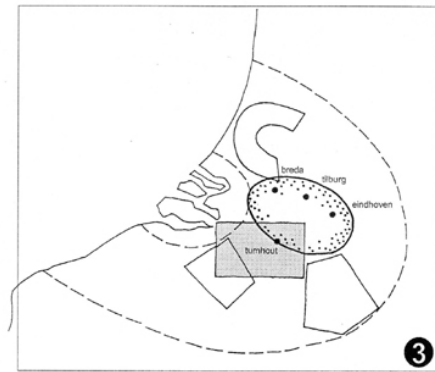
KAART 3.2

EINDRAPPORT  
oktober 2004

## 4 / ROL VAN DE N124 IN DE REGIO

### 4.1 / RELATIE HOOGSTRATEN – TURNHOUT

#### 4.1.1 / RANDVOORWAARDEN UIT BESTAANDE PLANNINGSCONTEXT



Het noorden van de provincie Antwerpen: aaneengesloten open ruimte tussen stedelijke netwerken (bron: RSPA, kaart 27)

#### RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

Het studiegebied maakt deel uit van de Noorderkempen, een deelgebied van het grensgebied de Open Kempen dat als **aaneengesloten openruimtegebied** werd geselecteerd (zie RSV en RSPA).

Voor de Noorderkempen werd in het provinciaal structuurplan een ontwikkelingsvisie met duidelijke accenten geformuleerd (zie hoger).

Het gebied ten noordoosten van de N124, dat tegen de grens met Nederland aanligt, is weinig bebouwd. Hier komen naast landbouw ook bijzondere natuur- en openruimte kwaliteiten voor. Omwille van het gunstige akoestisch klimaat wordt het gebied ook genoemd als potentieel stiltegebied.

#### WEGENCATEGORISERING

Het systeem van wegcategorisering gaat uit van een hiërarchische en functionele indeling van het wegennet, waarbij elke weg de functie moet vervullen die ze krijgt toegeëld.

De stedelijke gebieden waar de ontwikkelingen worden gekanaliseerd, worden op een vlotte manier naar het hoofdwegennet ontsloten. Er werd een duidelijke gerichtheid ingebouwd: het **RSG Turnhout** wordt door de R13 (ring), de N19, N140 en de N132 **naar de E34 Antwerpen – Eindhoven** ontsloten (via op-/afrit 24, 23 en 22 van de E34). R13, N19 en N140 werden in het RSV en RSPA geselecteerd als primaire wegen type II; bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied werd voorgesteld de N132 (in RSPA geselecteerd als secundaire weg type II) ook te selecteren als primaire weg type II<sup>1</sup>.

Voor het **KSG Hoogstraten** gaat de voorkeurrichting van ontsluiting via de N144 **naar de E19 Antwerpen – Breda** (op-/afrit 2). De N144 werd in het RSV geselecteerd als primaire weg type II.

Een kortsluiting tussen beide snelwegen moet worden tegengegaan.

<sup>1</sup> De selectie van de N132 als primaire weg type II is in het RSV niet opgenomen, maar deze selectie is richtinggevend en niet-limitatief.

#### 4.1.2 / ANALYSE BESTAANDE TOESTAND

##### RUIMTELIJK-FUNCTIONELE STRUCTUUR

**Turnhout** is de belangrijkste stedelijke kern in de regio en beschikt over een uitgebreid voorzieningenapparaat (ziekenhuizen, hogescholen, handelscentrum...). De gemeente Turnhout telt 39.017 inwoners (Bron: NIS, 1/1/2002); de stedelijke agglomeratie (incl. Beerse, Vosselaar en Oud-Turnhout) ongeveer 70.000.

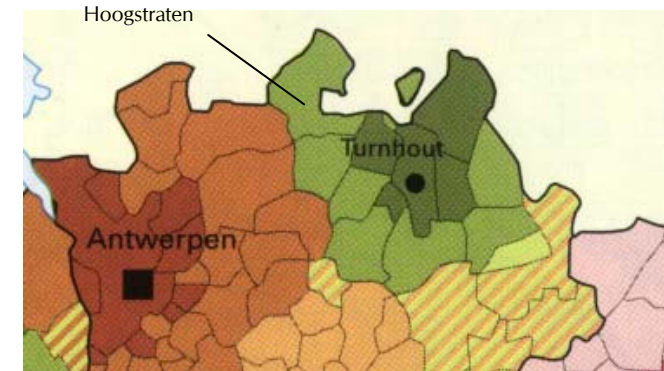
**Hoogstraten** is omwille van de aanwezigheid van de veiling een belangrijk centrum voor de tuinbouw. Het beschikt tevens over een sterk uitgebouwd onderwijs- en een groeiend diensten- en winkelapparaat. De gemeente telt 18.036 inwoners (Bron: NIS, 1/1/2002).

Op de N124 liggen verschillende doortochten: Hoogstraten, Wortel en Merksplas. In elk van deze doortochten zijn langs het traject commerciële en publieke voorzieningen (scholen, ...) gelokaliseerd die een grensstellend effect hebben op de leefbaarheid. Nabij Turnhout (net voorbij de aansluiting met de R13) ligt het Sint-Jozefziekenhuis. Andere belangrijke attractiepolen in de regio zijn de Transportzone Meer (overslag van goederen), de recreatiedomeinen De Mosten (in Meer) en Breebos (in Rijkevorsel) en de kolonies van Wortel en Merksplas.

##### INVLOEDSSFEER VAN STEDELIJKE GEBIEDEN

Turnhout heeft een invloedssfeer die zich uitstrekt over gans de regio.

Hoogstraten ligt van oudsher binnen de regionale invloedssfeer van Turnhout, dit blijkt uit de wetenschappelijke afbakening van de regionale invloedssferen door de K.U.Leuven, Instituut voor Sociale en Economisch Geografie: Merksplas ligt nog zeer sterk in de invloedssfeer van Turnhout (66-100%), Hoogstraten al minder (33-66%); de gemeenten die meer naar het westen liggen (b.v. Loenhout en Brecht) liggen al in de invloedssfeer van Antwerpen. De laatste decennia richt Hoogstraten zich steeds meer op Antwerpen en, onder invloed van de toenemende inwijking van Nederlanders, op Breda en zelfs Rotterdam. De inplanting van een station in Brecht zal de gerichtheid op de E19-corridor nog doen toenemen.




Regionale invloedssferen  
(bron: KULeuven, ISEG in Wolters Atlas,)





PROVINCIE ANTWERPEN

**RUIMTELIJKE SITUERING  
Mesoniveau**

-  autosnelweg, oprit
-  genummerde weg
-  spoorlijn, station
-  school
-  ziekenhuis (AZ St-Jozef)
-  valleigebeid
-  kanaal
-  woonkern
-  bedrijvigheid
-  bos
-  recreatie

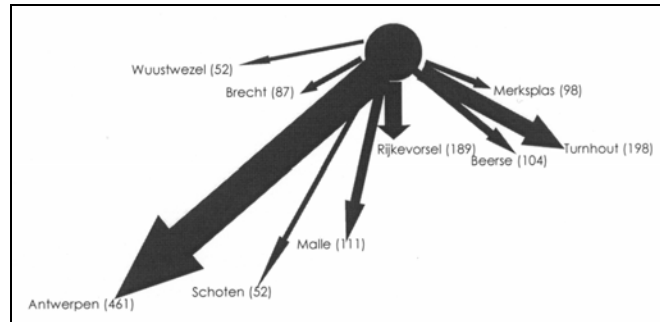
**KAART 4.1.2a**

**EINDRAPPORT**  
december 2004

 **LANGZAAM VERKEER**  
Bureau voor Mobiliteitsmanagement

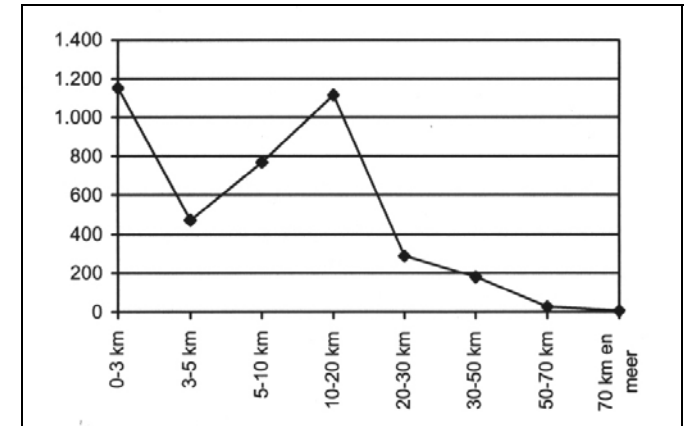


Voor het woon-werkverkeer is het relatief belang van Antwerpen ten opzichte van Turnhout al zeer goed merkbaar in de resultaten van de volkstelling van 1991. Een enquête bij de inwoners van Hoogstraten (juni 1998) geeft aan dat 47% in de eigen gemeente werkt, 11% in Antwerpen en omgeving en 15% in Nederland (bron: mobiliteitsplan Hoogstraten).

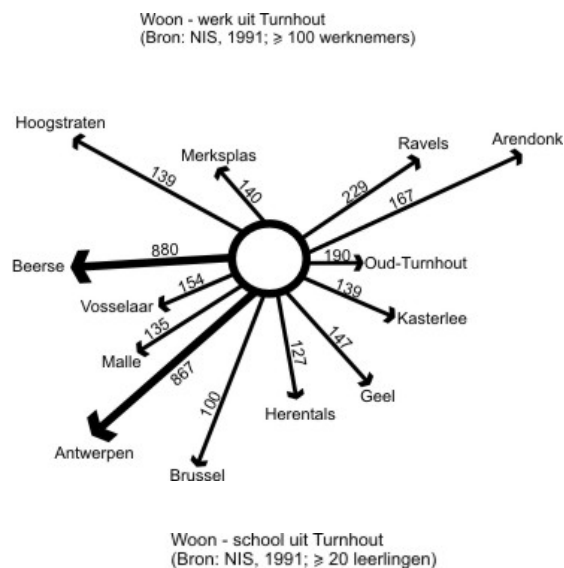


Woon-werkstromen uit Hoogstraten  
(bron: NIS, 1991 in Mobiliteitsplan Hoogstraten)

Hoogstraten heeft als kleinstedelijk gebied ook een eigen, weliswaar beperktere, invloedssfeer. Vooral wat het woon-schoolverkeer betreft, is deze invloedssfeer niet onbelangrijk: de Hoogstraatse scholen rekruteren circa 80% van hun scholieren in een straal van 20 kilometer rond de school.



Reisafstand die scholieren tot Hoogstraatse scholen afleggen  
(bron: NIS, 1991 in Mobiliteitsplan Hoogstraten)



Turnhout is een belangrijke tewerkstellingspool: vooral voor eigen inwoners (7909). Vanuit Merksplas pendelen behoorlijk wat werknemers naar Turnhout (590), vanuit Hoogstraten is dat aantal al een stuk minder (198).

Woon-werkstromen uit en naar Turnhout  
(bron: NIS, 1991; eigen verwerking)

Woon-werkverplaatsingen			
vanuit Turnhout naar...		vanuit ... naar Turnhout	
Turnhout	7909	Turnhout	7909
Beerse	880	Oud-Turnhout	2022
Antwerpen	867	Kasterlee	1409
Ravels	229	Vosselaar	1350
Oud-Turnhout	190	Beerse	998
Arendonk	167	Ravels	892
Vosselaar	154	Arendonk	736
Geel	147	Retie	669
Merksplas	140	Lille	649
Hoogstraten	139	Merksplas	590
		Hoogstraten	198

Vanuit Turnhout gaat het woon-werkverkeer vooral naar het zuidwesten: richting Beerse (880) en Antwerpen (867) en veel minder naar het noordwesten (Merksplas: 140, Hoogstraten: 139).

Woon-schoolstromen uit Turnhout  
(bron: NIS, 1991; eigen verwerking)

Woon-schoolverplaatsingen			
vanuit Turnhout naar...		vanuit ... naar Turnhout	
Turnhout	4722	Turnhout	4722
Antwerpen	178	Oud-Turnhout	1368
Leuven	158	Vosselaar	804
Geel	128	Ravels	754
Gent	61	Beerse	621
Hoogstraten	56	Arendonk	471
Kasterlee	40	Lille	419
Oud-Turnhout	27	Kasterlee	404
		Merksplas	390
		Hoogstraten	180

Turnhout is een belangrijke aantrekkingspool op het vlak van onderwijs met een regionale invloedssfeer. Vanuit Turnhout zijn er weinig externe woon-schoolverplaatsingen, enkel voor hogere studies.

**Samenvatting:** Hoogstraten valt binnen de invloedssfeer van verschillende stedelijke gebieden. De (historische) gerichtheid op Turnhout zit vooral in de verzorgende functies; economisch richt Hoogstraten zich vooral op de as Antwerpen – Breda (- Rotterdam). Hoogstraten heeft ook een eigen, weliswaar beperktere, invloedssfeer (in het bijzonder op het vlak van onderwijs).

## HUIDIG GEBRUIK VAN DE N124

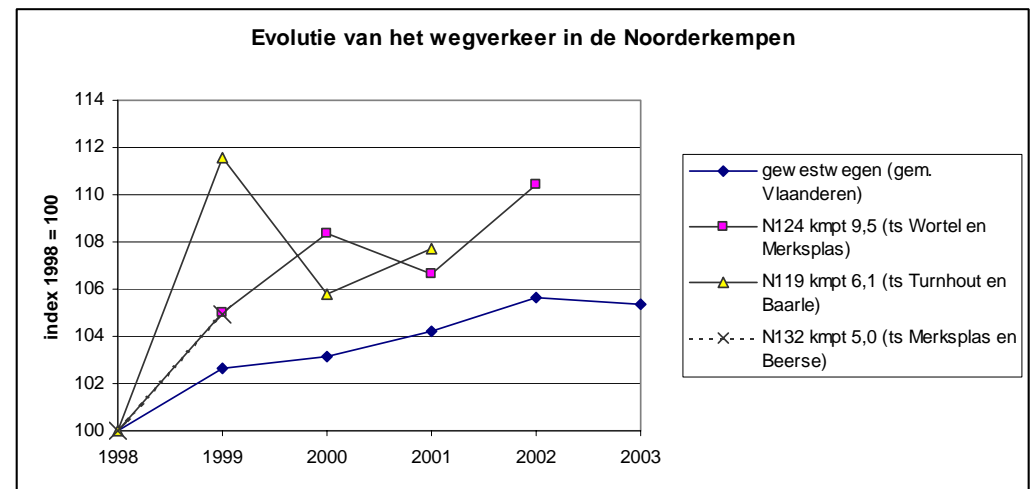
Volgende gegevens geven een inzicht in de belasting van de N124 en zijn positie in het netwerk:

- basisnetwerk van het nieuwe multimodaal model Antwerpen (MMA2) voor het basisjaar 2000: aantal auto's tijdens avondspitsuur (16h30 – 17h30) van gewone werkdag;
- automatische lustellingen van AWV op de N124 kilometerpunt 3,5 (tussen Merksplas en Turnhout) en kmpt 9,5 (tussen Wortel en Merksplas);
- 24 uur-intensiteits- en snelheidsmetingen in Merksplas (gemeten met behulp van snelheidsdisplays);
- intensiteitstellingen uitgevoerd bij de opmaak van het mobiliteitsplan Hoogstraten (2000).

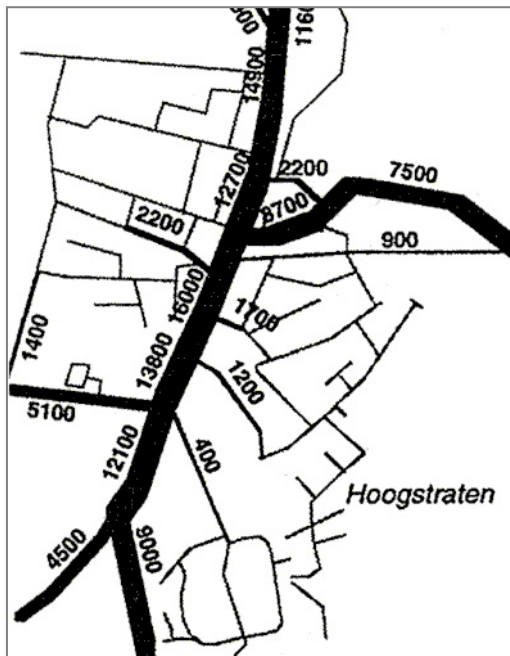
De N124 is met gemiddelde werkdagintensiteiten van 7.000 à 10.000 voertuigen (afhankelijk van de plaats) één van de drukkere wegen in de Noorderkempen, naast de N14 Hoogstraten – Zoersel.

Op de N124 worden de hoogste intensiteiten gemeten in het centrum van Merksplas, waar verschillende wegen samenkomen. Sinds de doortrekking van de R13 zijn de intensiteiten er gevoelig toegenomen (met tot 12.000 à 13.000 voertuigen per etmaal in 2004). Tussen Merksplas en respectievelijk Hoogstraten en Turnhout liggen de intensiteiten lager om dan weer op te lopen van zodra men de stedelijke gebieden nadert (met intensiteiten tot 8.700 voertuigen per etmaal op de N124 in Hoogstraten). Opmerkelijk zijn ook de zeer hoge intensiteiten op de Vrijheid (N14) in het centrum van Hoogstraten (tot 16.000 voertuigen per etmaal!).

De evolutie van het wegverkeer op de N124 neemt volgens de recente cijfers relatief snel toe (met een daling in 2001 als gevolg van werken). Over het algemeen lijkt de groei van het wegverkeer op de (getelde) gewestwegen in de Noorderkempen groter te zijn dan gemiddeld in Vlaanderen (resp. +2% en +1% per jaar).

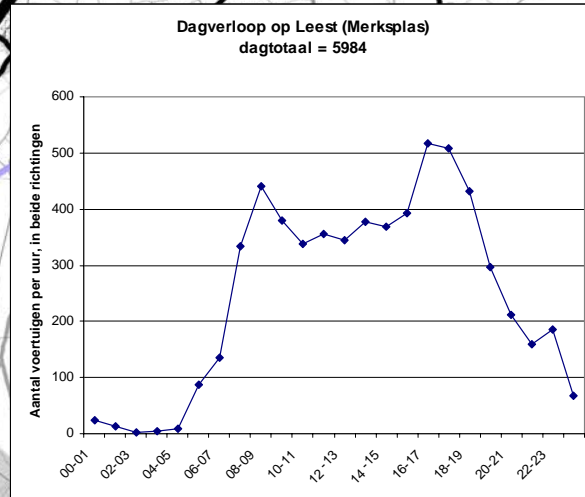
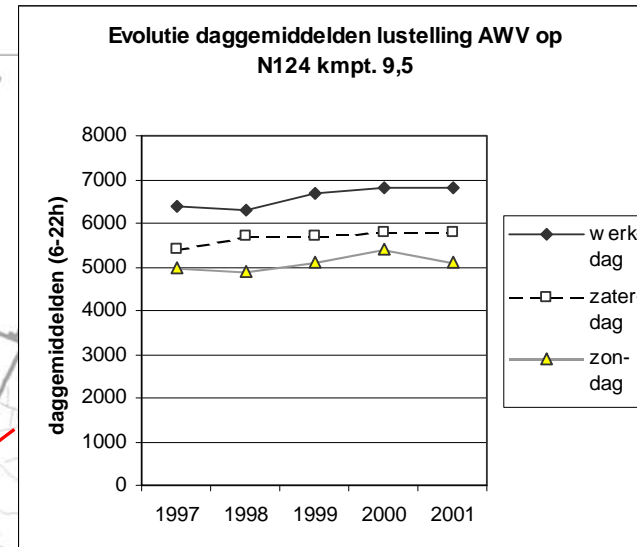


Etmaalintensiteiten op werkdagen, in beide richtingen samen (ramina voor 1995)

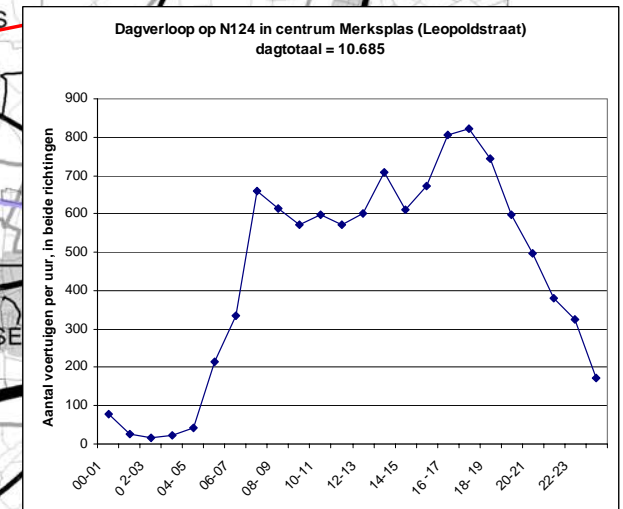


Bron: verkeersplan Hoogstraten Libost, 1996

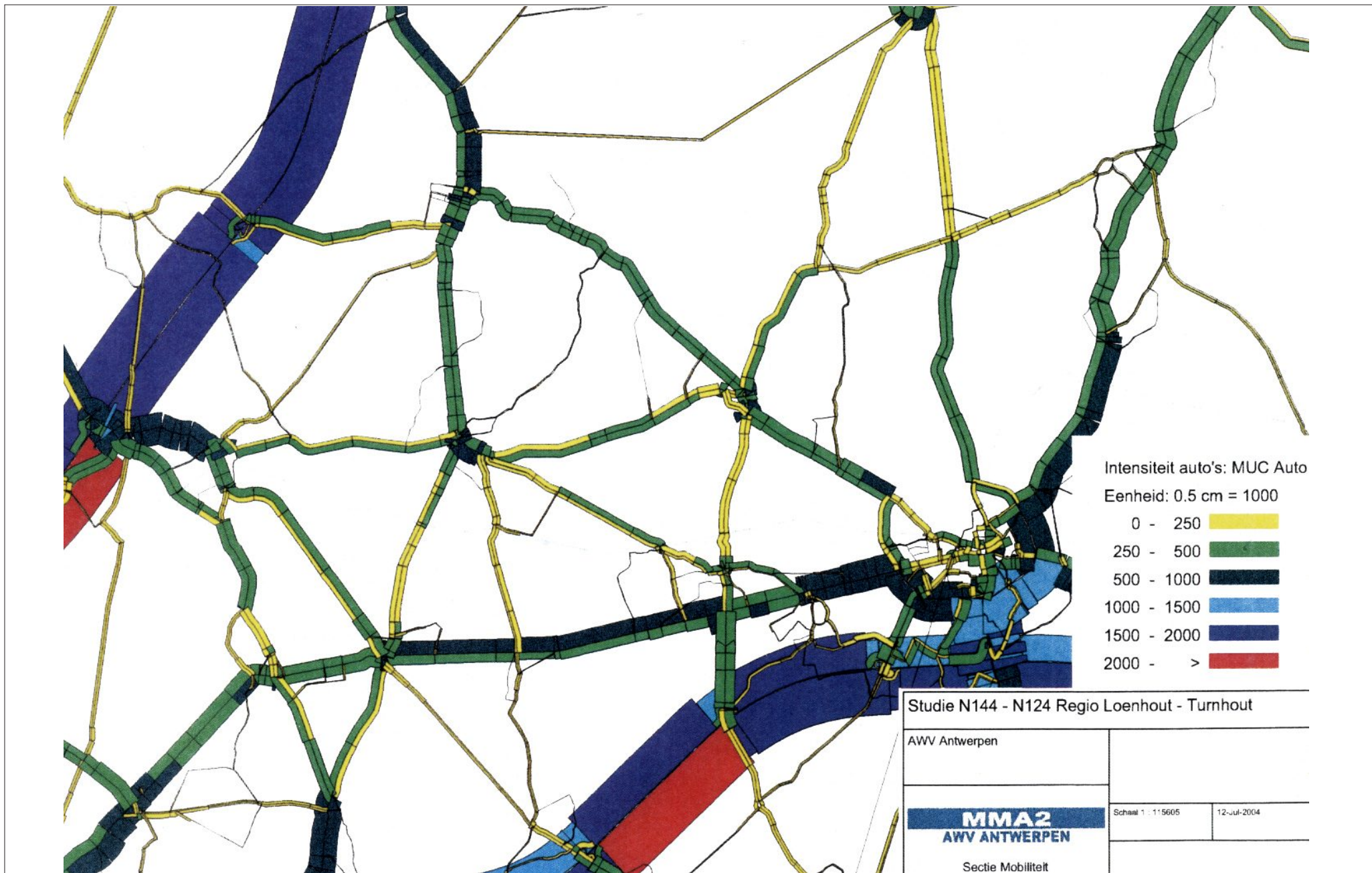
Bron: lustellingen AWW



Bron: Merksplas, tellingen m.b.v. snelheidsdisplays



Bron: Merksplas, tellingen m.b.v. snelheidsdisplays







Doortocht N124 in Hoogstraten

## SELECTEDLINKANALYSE

Het multimodaal verkeersmodel van Antwerpen (MMA2) geeft op basis van een (computermatige) berekening van herkomsten, bestemmingen en routekeuzes een nabootsing van de belasting van het wegennet door, voorlopig enkel, auto's. Op bepaalde punten in dit (vereenvoudigd) wegennet kan een zogenaamde selected-linkanalyse uitgevoerd worden: dit houdt in dat een virtueel telpunt wordt gelegd waarvoor wordt aangegeven vanwaar het verkeer komt en waar het naartoe rijdt. Op de N124 werden vier virtuele telpunten gelegd: twee op de N124 tussen Merksplas en Turnhout (a: richting Merksplas, b: richting Turnhout) en twee op de N124 tussen Wortel en Hoogstraten (c: richting Hoogstraten, d: richting Wortel).

(1) Uit selected links a en b (beide richtingen op passagepunt tussen Merksplas en Turnhout) blijkt dat de **relatie tussen E19 en Turnhout zeer klein** is (4 tot 8%).

(2) Uit selected links c en d (beide richtingen op passagepunt tussen Merksplas en Hoogstraten) blijkt dat de **relatie tussen E34 en Hoogstraten zeer klein** is (2 tot 7%).

(3) Uit de combinaties ac en bd blijkt dat tijdens de avondspits circa 270 personenwagens per uur **van Turnhout naar Hoogstraten rijden of vice versa** (ongeveer evenveel in beide richtingen). Dit betekent dat in Merksplas, afhankelijk van de plaats en richting, 30 tot 50% van het verkeer doorgaand verkeer is tussen eerdergenoemde steden.

(4) Anderzijds betekent dit ook dat 50 tot 70% van het verkeer op de N124 in **Merksplas** een herkomst en/of bestemming heeft in de kern of er van route verandert. Het **eigen verkeer** met herkomst en/of bestemming in de kern is hierin het belangrijkste. Daarnaast functioneert Merksplas ook als **kruispunt van verschillende wegen** en heeft het een soort verdeelfunctie voor verkeer dat vanuit Hoogstraten richting Ravels en Beerse rijdt (of vice versa) en verkeer dat vanuit Brecht/Rijkevorsel naar Turnhout rijdt (of vice versa). Deze stromen zijn in omvang echter eerder beperkt (40, 35 en 70 auto's per uur in beide richtingen samen).

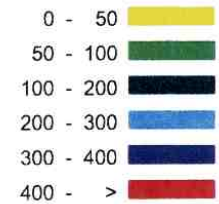
PROVINCIE ANTWERPEN

**SELECTED LINKS OP N124**  
**Autoverkeer raming o.b.v MMA2**  
**Basisjaar 2000**

Herkomst en bestemming van verkeer op  
de N124 nabij Turnhout  
(in beide richtingen a en b) en een punt nabij  
Hoogstraten (in beide richtingen c en d)

Intensiteit auto's: SL N124 Auto

Eenheid: 0.5 cm = 200



Studie N144 - N124 Regio Loenhout - Turnhout

AWV Antwerpen

**MMA2**  
**AWV ANTWERPEN**

Sectie Mobiliteit

Schaal 1 : 115605

12-jul-2004



**KAART 4.1.2c**

**EINDRAPPORT**  
oktober 2004



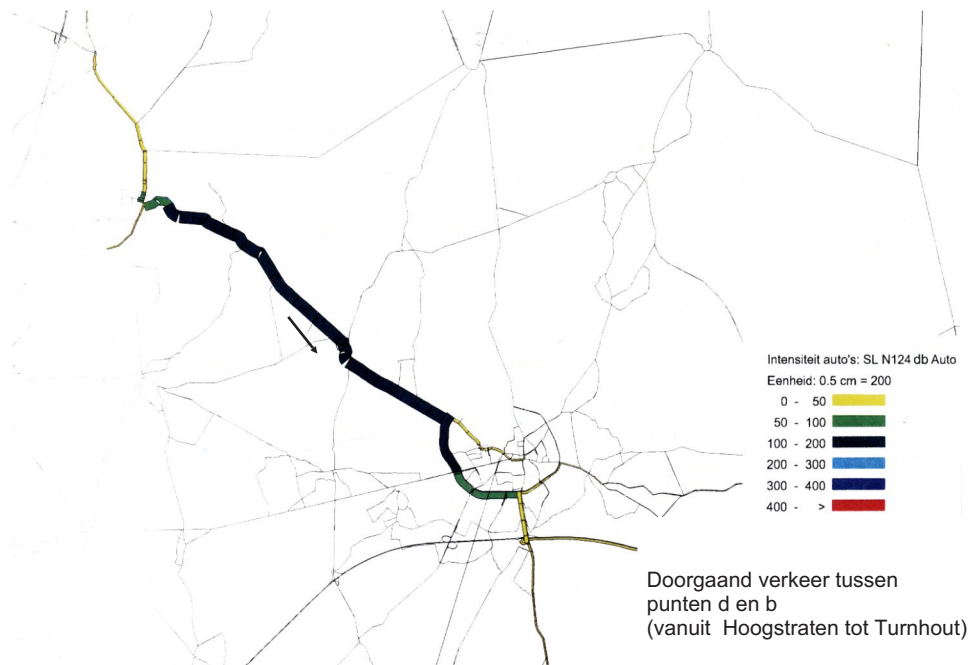
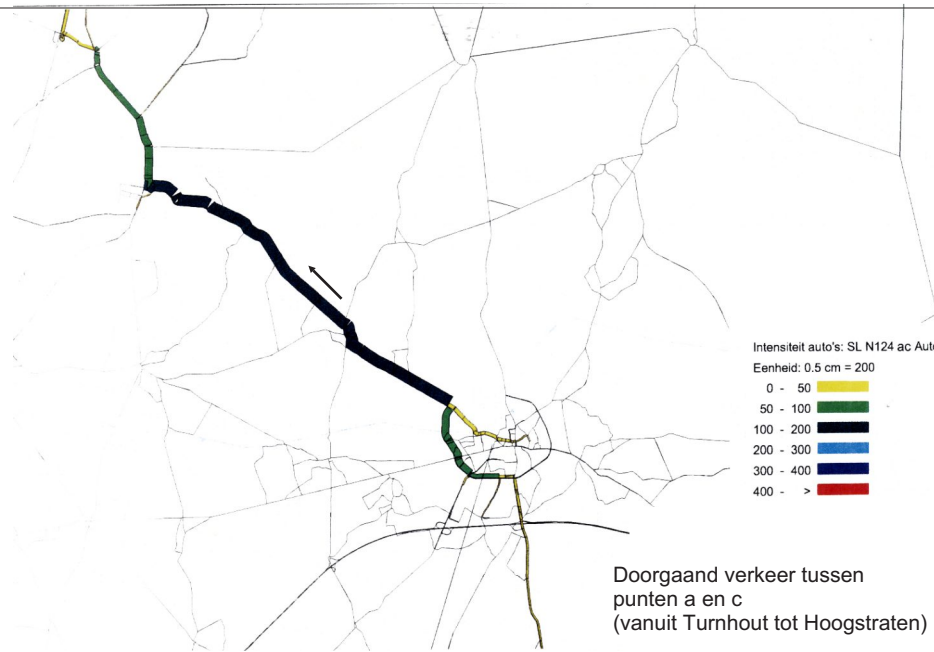
**LANGZAAM VERKEER**

Bureau voor Mobiliteitsmanagement

PROVINCIE ANTWERPEN

### SELECTED LINKS OP N124 RAMING AUTOVERKEER Basisjaar 2000

Herkomst en bestemming van regionaal verkeer  
tussen Hoogstraten en Turnhout



Studie N144 - N124 Regio Loenhout - Turnhout

AWV Antwerpen

**MMA2**  
AWV ANTWERPEN

Sectie Mobiliteit

Schaal 1 : 115605

12-jul-2004



KAART 4.1.2d

EINDRAPPORT  
oktober 2004



**LANGZAAM VERKEER**

Bureau voor Mobiliteitsmanagement



---

## VERKEERSLEEFBAARHEID

De verkeersleefbaarheid in de doortochten wordt beïnvloed door de verkeerskenmerken (intensiteiten, % zwaar verkeer, snelheid).

In **Hoogstraten** is de doortocht niet beperkt tot de N124. Doorgaand verkeer moet minstens ook het deel van de N14 (Vrijheid) tussen N124 (Gelmelstraat) en N144 (Loenhoutseweg) afleggen. Dit wegvak werd ook meegenomen in onderstaande analyse.

De doortocht op de N14 heeft te kampen met zeer hoge verkeersintensiteiten (tot 16.000 voertuigen per dag) die de verkeersleefbaarheid sterk op de proef stellen. Vooral het vele vrachtverkeer (in absolute aantallen) wordt als zeer hinderlijk ervaren. Op de problematiek van het regionaal vrachtverkeer wordt verder ingegaan in hoofdstuk 4.2; op de specifieke situatie en mogelijkheden in Hoogstraten in hoofdstuk 4.3.

Op de doortocht van de N124 zijn de intensiteiten een stuk lager. Maar hier is de afstand tussen de gevels wel een stuk smaller, op sommige plaatsen zelfs slechts 11 meter. Eén van de ingangen van de school Het Spijker ligt op de N124 (zij-ingang kleuterschool). Deze omgeving is niet specifiek beveiligd. Bovendien komen er op het laatste deel van de N124 (ten westen van de Lindendreef die weliswaar een interessante parallelle fietsroute vormt) nauwelijks fietsvoorzieningen voor. Vooral in de twee behoorlijk scherpe bochten is de situatie zeer onveilig voor zwakke weggebruikers.

*Zie ook bijlage 1 Ontwerpend Onderzoek N124 Hoogstraten*

Indicatoren voor de huidige leefbaarheid in de doortochten

	Hoogstraten		Wortel	Merksplas
<b>Basisindicatoren verkeer</b>	N124	N14 (tussen N124 en N144)	N124	N124
verkeersintensiteit (voertuigen per etmaal)	7.500 - 8.700	12.000 - 16.000	7.000	10.500
% vrachtverkeer	10%	7%	8%	niet gekend
Snelheid	scherpe bochten remmen snelheid af	meestal traag (< 50 km/h) door vele verkeer	wellicht hoger dan toegelaten 50 km/h aan rand van bebouwde kom, zijde Merksplas	hoger dan toegelaten 50 km/h, vooral bij binnenrijden van bebouwde kom
lengte huidige bebouwde kom	950 m	650 m (tussen N124 en N144)	800 m	2200 m

**Verkeersleefbaarheidindicatoren**

a) verkeerskundig				
oversteekbaarheid: gemiddelde wachttijd (vanaf 15 s problematisch)	9 s	15 s	5 s	10 s
Geluidshinder	Geen gegevens	geen gegevens	geen gegevens	geen gegevens
ongevallendichtheid doortocht: aantal en gewogen slachtoffertotaal / prioriteitswaarde P per 100 m in 1999-2001 (1) (2)	aantal = 0,53 P = 0,95 (excl kruispunt N124 x N14)	aantal = 3,23 P = 5,08 (excl kruispunt N124 x N14)	aantal = 0,75 P = 1,25	aantal = 0,82 P = 2,05
specifiek gevaarlijk punt	N124 x N14: P = 15		/	/

b) ruimtelijk				
maatgevende ruimte tussen gevels	11,0 - 14,8 m	ong. 25 m	16 - 18m	16,5 m
Voetpad	> 1,4 m (0,9 m in bocht Spijker)	> 2,0 m	vaak zeer beperkt (< 1m) ten gunste van (gepland) fietspad	1,3 m momenteel 1,5 m gepland (module 10-projecten)
fietsvoorzieningen: - aanbevolen volgens fietsvademecum (3) - momenteel aanwezig / in aanleg	- (aanliggende) fietspaden zijn aanbevolen - grotendeels niets, korte strook met aanliggend fietspad en fietsstrook	- fietspaden (min. aanliggend) zeker nodig - vrijliggend fietspad aanwezig	- (aanliggende) fietspaden zijn aanbevolen - aanliggende fietspaden in aanleg	- fietspaden (min. aanliggend) zijn zeker nodig - smalle fietsstrook aanwezig; vrijliggend fietspad gepland (module 10-projecten)
Parkeervoorzieningen	eenzijdig / tweezijdig langsparkeren	tweezijdig dwarsparkeren	op privédomein (voortuinen met oprijlaan)	tweezijdig langsparkeren
Groenvoorzieningen	/	laanbeplanting	haagbeplanting, geen hoogstammig groen	/

(1) prioriteitswaarde  $P = \text{aantal licht gewonden} + (3 \times \text{aantal zwaar gewonden}) + (5 \times \text{aantal doden})$  in periode 1999-2001

(2) gemiddelde ongevallendichtheid op N124 per 100m, binnen én buiten bebouwde kom:

- aantal = 0,54

-  $P = 1,36$

(3) Vademecum Fietsvoorzieningen: scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit

- bij 30 km/h: > 10.000 vt/dag: zeker nodig

- bij 40 km/h: > 6.000 vt/dag: aanbevolen; > 9.000 vt/dag: nodig

- bij 50 km/h: > 4.000 vt/dag: aanbevolen; > 6.000 vt/dag: nodig



*Doortocht N124 in Wortel*



*Doortocht N124 in Merksplas*

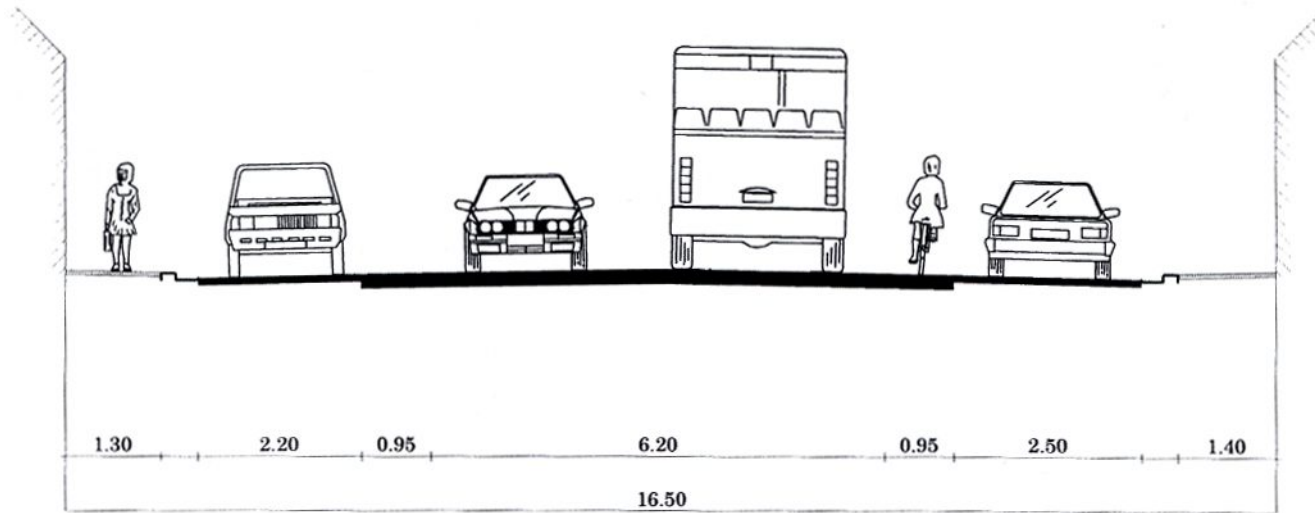
De doortocht van **Wortel** is een klassieke doortocht doorheen het centrum van het dorp. Binnen de beschikbare breedte is men momenteel, via een module 13-project, fietspaden aan het aanleggen, deels vrijliggend (indien voldoende ruimte), deels aanliggend. Aan de zijde van Hoogstraten wordt het verkeer sterk afgeremd door het bochtige tracé. Aan de zijde van Merksplas is er geen duidelijke *poort* die overgang naar het centrumgebied markeert waardoor de snelheid er (te) hoog ligt.

Het centrum van **Merksplas** heeft te kampen met veel verkeer omdat er verschillende wegen, die een verbinding vormen met omliggende dorpen, samenkomen. Er is in het mobiliteitsplan geopteerd om een alternatieve route (de Mertensstraat – Leeststraat) in te schakelen als alternatief voor de huidige doortocht om zo de verkeersdruk wat te spreiden. Bovendien staat een quasi volledige her-inrichting via verschillende module 10-projecten op stapel. Er wordt gekozen om de smalle en gevaarlijke fiets-stroken te vervangen door vrijliggende fietspaden (achter de parkeerstrook). Door het aanplanten van hoogstammig groen op regelmatige afstand in de parkeerstrook, kan ook het schrale beeld van de doortocht verbeterd worden.

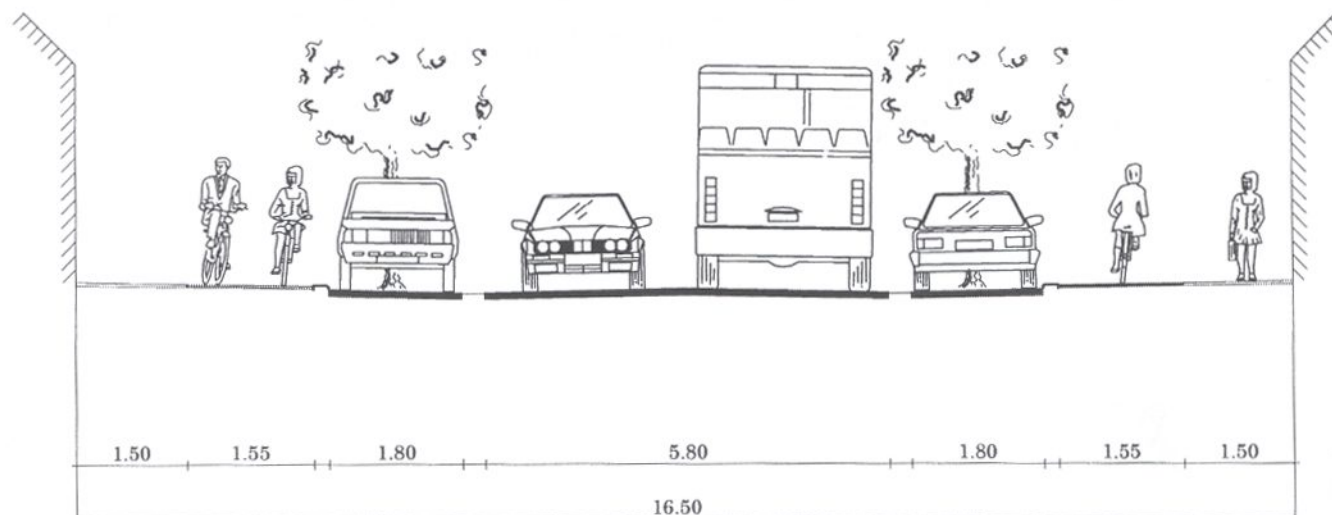
PROVINCIE ANTWERPEN

**VOORSTEL TYPEDWARSPROFIEL  
DOORTOCHT N124 MERKSPLAS  
(MODULE 10-PROJECT)**

**Leopoldstraat - Kerkstraat**



Bestaand profiel



Voorgesteld profiel



KAART 4.1.2e

EINDRAPPORT  
december 2004



**LANGZAAM VERKEER**

Bureau voor Mobiliteitsmanagement

---

#### 4.1.3 / CONCLUSIE

De **N124** functioneert momenteel vooral als verbindingsweg tussen Hoogstraten, Merksplas en Turnhout en zorgt maar in zeer beperkte mate voor de ontsluiting van Turnhout naar de E19 en Hoogstraten naar de E34. Het is te verwachten dat de relatie Hoogstraten - Turnhout ook in de toekomst niet explosief zal groeien: Hoogstraten is vooral gericht op de as Antwerpen – Breda – Rotterdam; Turnhout heeft een redelijk autonome positie in het stedennetwerk met een beperkte gerichtheid op Antwerpen (en de Noord-Brabantse steden Tilburg en Eindhoven). Bovendien wordt de ruimtelijke ontwikkeling in het tussenliggend openruimtegebied zoveel mogelijk beperkt.

In de doortochten van Wortel en vooral Merksplas is er toch een behoorlijke verkeersdruk. De aandacht gaat momenteel vooral naar het verbeteren van de veiligheid van de fietser door de (geplande) aanleg van fietspaden. Deze zijn aangewezen of zelfs absoluut nodig gezien de huidige intensiteiten. De leefbaarheid in de doortocht **Merksplas** kan binnen het huidige tracé gegarandeerd worden, maar enkel indien de intensiteiten niet sterk toenemen en de snelheid in de hand gehouden wordt.

Ook in **Wortel** is de marge om bijkomend verkeer op te nemen beperkt, wil men de verkeersleefbaarheid aanvaardbaar houden. Het beperken van de snelheid, vooral aan de zijde van Merksplas, kan naast de aanleg van de fietspaden de verkeersleefbaarheid nog verbeteren.

De N124 in **Hoogstraten** is geen klassieke doortocht, maar eerder een zijtak van de noord-zuidas (N14 – Vrijheid) waarrond de kern zich ontwikkeld heeft. (Half-)doorgaand verkeer richting het zuidoosten moet via de N14 en de N124 door de kern van Hoogstraten. Hoewel de intensiteiten op de N124 (Gelmelstraat) een stuk lager zijn dan op de N14 (Vrijheid) is er toch ook een druk op de verkeersleefbaarheid en –veiligheid. Dit heeft vooral te maken met het (quasi volledig) ontbreken van fietsvoorzieningen (op mesoniveau is er wel een alternatief), de aanwezigheid van één van de toegangen tot nabij belangrijke school ('t Spijker) en de aanwezigheid van twee gevaarlijke bochten zonder beveiliging voor fietsers.

De problematiek van het **zwaar vrachtverkeer** in de regio verdient specifieke aandacht: zie onder.

**Op basis van het huidig gebruik, de gewenste ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven en de leefbaarheid in de kernen, kan gesteld worden dat de N124 vandaag en in de toekomst eerder een (boven)lokale dan regionale rol speelt. Een selectie van de N124 als lokale weg type I lijkt dan ook het meest aangewezen.**

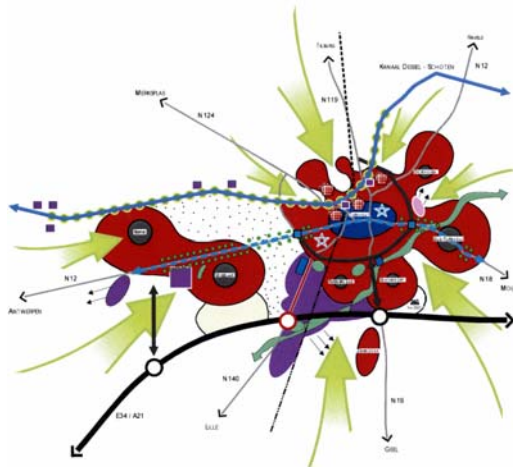
## 4.2 / PROBLEMATIEK VAN ZWAAR VRACHTVERKEER

### 4.2.1 / RANDVOORWAARDEN UIT BESTAANDE PLANNINGSCONTEXT

De economische ontwikkeling moet vooral geconcentreerd worden in de economische knooppunten. De stedelijke gebieden Turnhout en Hoogstraten zijn ook economische knooppunten. Daarnaast is ook Malle in het RSV aangeduid als een specifiek economisch knooppunt.

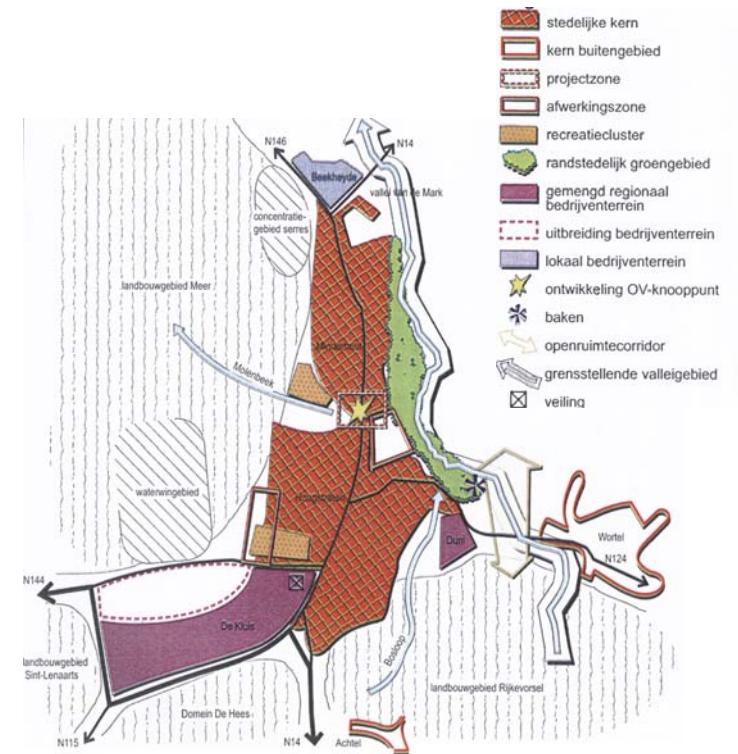
Voor het regionaalstedelijk gebied Turnhout wordt een fors aanbodbeleid naar voren geschoven met vooral ontwikkelingen in het zuidelijk gedeelte van het stedelijk gebied dat vlot ontsloten wordt naar de E34 (zie figuur links). De ontwikkelingsperspectieven werden door middel van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) juridisch verankerd. Enkele kanaalgebonden bedrijven, gelegen ten noorden van het kanaal Schoten – Dessel, mogen beperkt uitbreiden.

Over de ontsluiting van de bedrijven, die watergebonden moeten zijn, staat op p. 48 van de toelichtingsnota: *om bijkomende druk te veroorzaken, noch de verkeerssoorten te mengen impliceert deze keuze dat er geen verbinding wordt voorzien met de ring van Turnhout (R13).*



Visie regionaalstedelijk gebied Turnhout  
(uit afbaking RSG Turnhout)

Het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Hoogstraten is nog niet afgerond. In de tussentijdse rapporten wordt uitgegaan van een uitbreiding van de bedrijvigheid in de omgeving van de bestaande bedrijvenzone De Kluis. Belangrijk is dat de wegontsluiting zoveel mogelijk wordt gericht op de E19.



---

## 4.2.2 / ANALYSE BESTAANDE TOESTAND

### SITUERING VAN BEDRIJVIGHEID

DE belangrijkste concentratie van bedrijvigheid is terug te vinden in de stedelijke gebieden Turnhout en Hoogstraten.

Het kanaal Schoten – Turnhout – Dessel is een belangrijke lijninfrastructuur waarrond zich historisch heel wat bedrijvigheid heeft gevestigd: oorspronkelijk ging het vooral om bedrijven die verbonden waren aan de kleiontginning (Kempische klei). Intussen zijn heel wat van deze bedrijven gesloten en hebben er zich hier en daar nieuwe bedrijven gevestigd (al dan niet watergebonden).

### REGIONALE VRACHTVERKEERSTROMEN

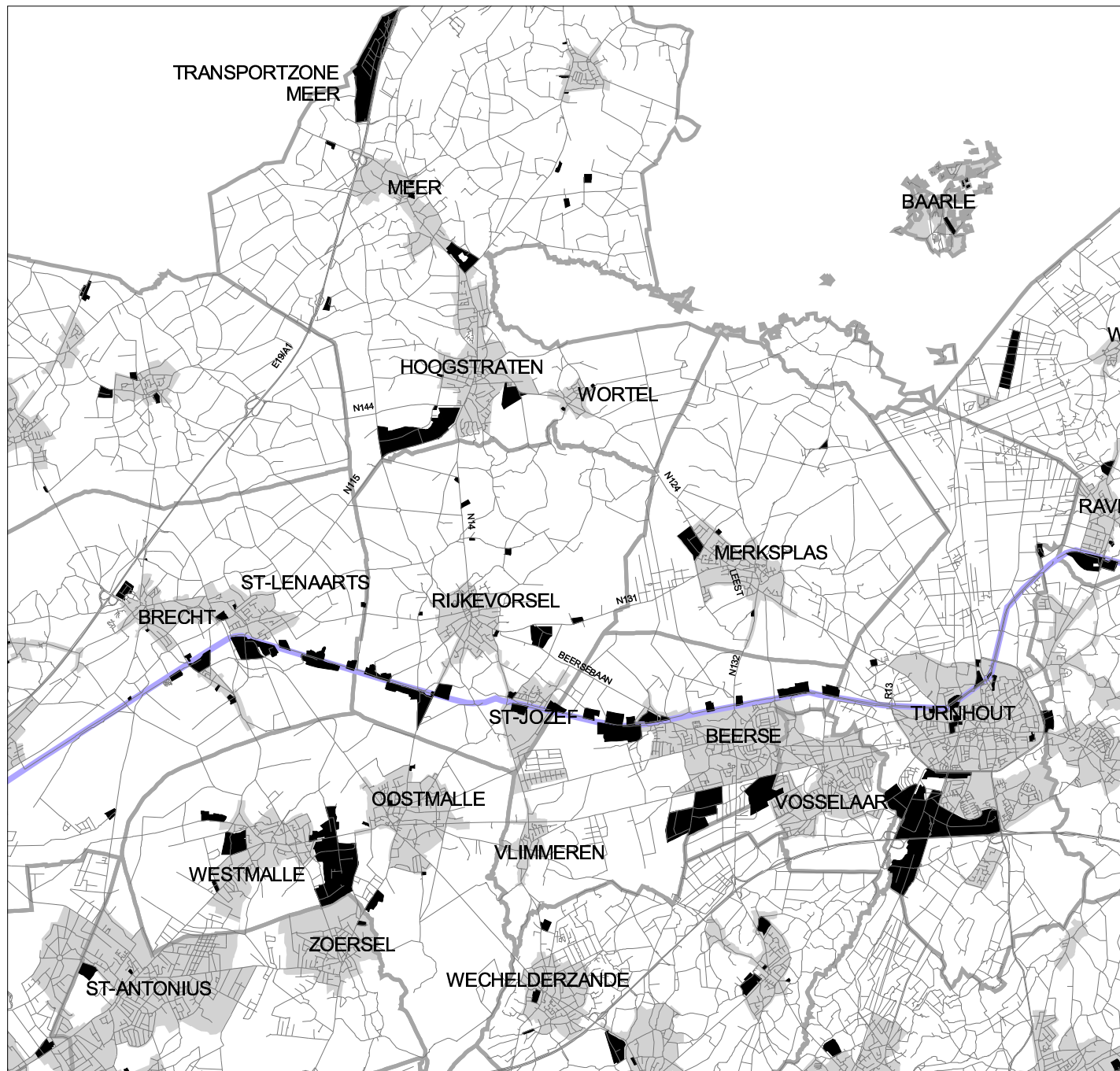
Bij de opmaak van het mobiliteitsplan Hoogstraten werd de bestemming van inkomende vrachtwagens bevraagd (7 en 9 maart 2000). Ongeveer de helft van het inkomend vrachtverkeer bleek een bestemming in Hoogstraten (fusiegemeente) te hebben. Om een idee te krijgen van het regionaal vrachtverkeer dat vanuit de omgeving van Hoogstraten naar het (zuid)oosten rijdt, tellen we het inkomend vrachtverkeer aan de telposten op de John Lijsenstraat (N146) en de Loenhoutseweg (N144) samen. De belangrijkste vrachtverkeersstromen die vanuit Meer (afrit 1 op E19) of Loenhout (afrit 2 op E19) komen, gaan **richting Rijkevorsel, Brecht, Malle, Beerse en Vosselaar** (133 vrachtwagens per dag). **Richting Merksplas, (Oud-) Turnhout, Ravels en Arendonk** rijdt ook wel wat

vrachtverkeer (93 vrachtwagens per dag). Het regionaal vrachtverkeer dat een doorsteek maakt naar het gebied tussen E34 en E313 (Herentals, Geel, Kasterlee, Mol, Balen) of zelfs verder, is beperkt (resp. 29 en 2 vrachtwagens per dag).

Een bedrijvenenquête in het kader van een regionaal samenwerkingsverband tussen Hoogstraten, Merksplas, Rijkevorsel en Beerse bevestigt volgende paradox: hoewel de meeste bedrijven (77%) een bovenregionaal werk-gebied hebben, zorgen zij toch vooral voor vrachtwagen-relaties met herkomst en/of bestemming in de regio.

Er bestaat een belangrijke relatie tussen de transportzone van Meer en het centrum en bedrijventerrein van Hoogstraten (600 vrachtwagenbewegingen per week). Verder gaat het vrachtverkeer vanuit de TZ Meer vooral via de E19 richting Brecht en Breda (resp 214 en 130). Vanuit Hoogstraten zijn er minder omvangrijke vrachtbewegingen richting Rijkevorsel (139) en Merksplas (132). Turnhout komt niet voor in de lijst met belangrijkste vrachtrelaties vanuit Hoogstraten.





provincie Antwerpen

### BEDRIJVGHEID IN DE REGIO

Bedrijventerreinen volgens  
gewestplan

■ bedrijventerrein volgens gewestplan

■ kern

— weg

Bron: OC Gis-Vlaanderen: gewestplan 2002, NGI

0 1 2 3 4 Kilometers



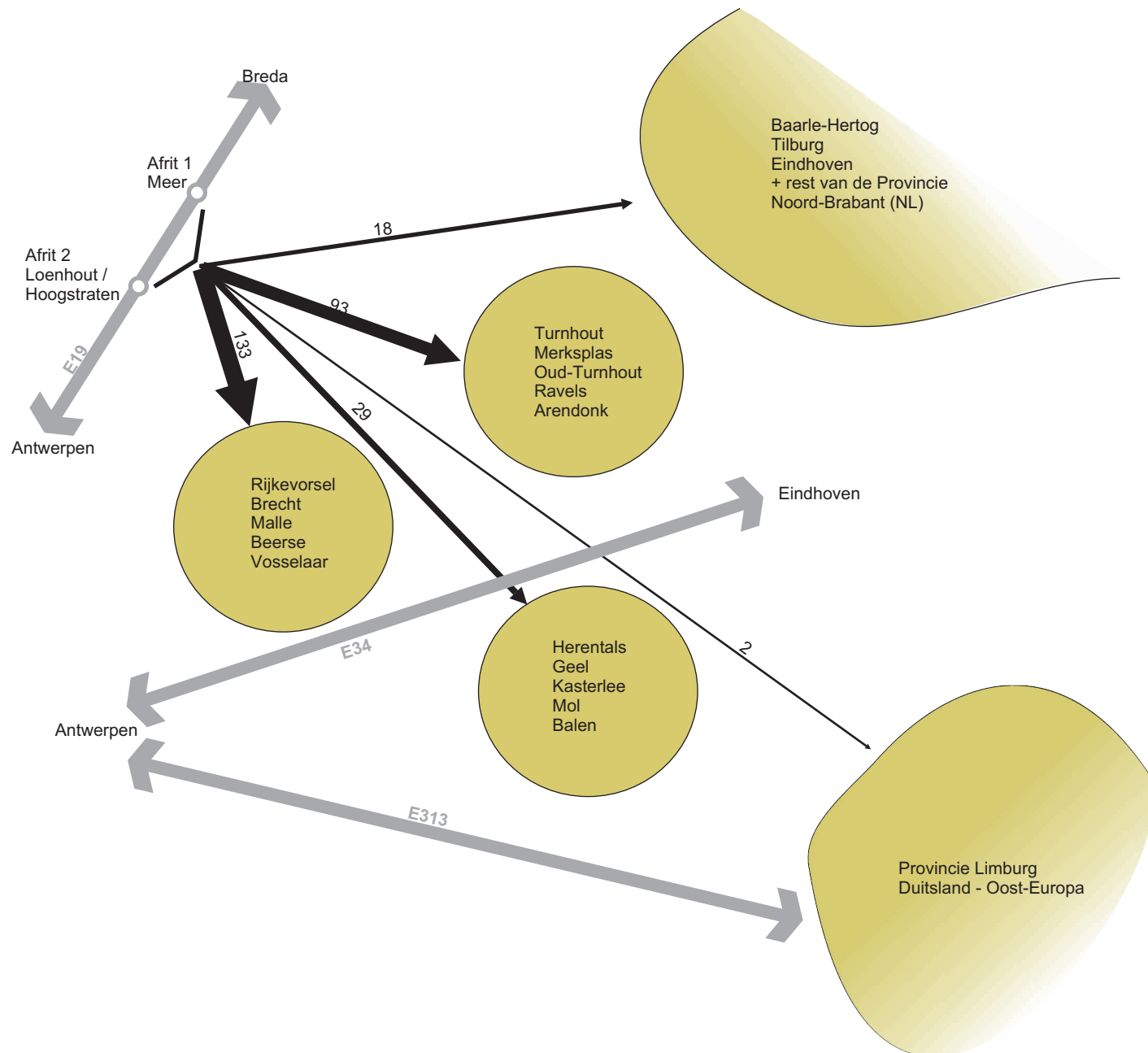
KAART 4.2.2a

EINDRAPPORT  
december 2004



**LANGZAAM VERKEER**  
Bureau voor Mobiliteitsmanagement

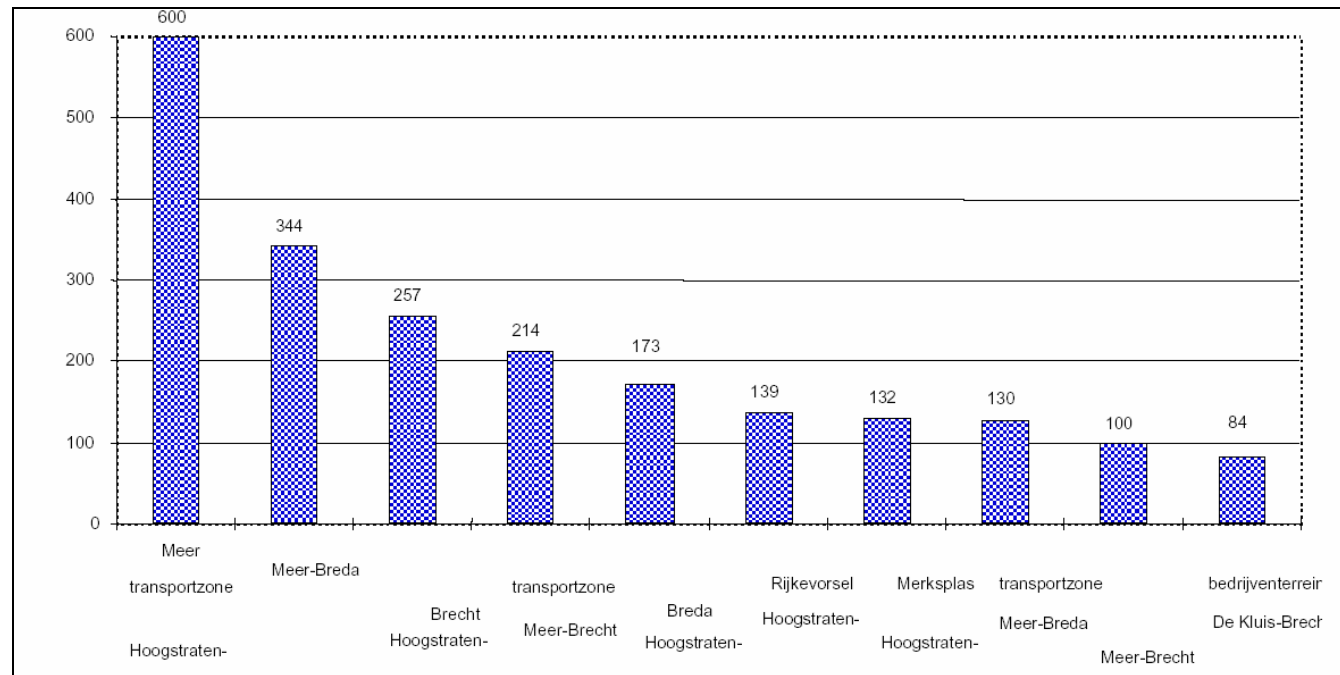
**REGIONAAL VRACHTVERKEER  
HOOGSTRATEN - KEMPEN**



93 → aantal vrachtwagens per dag (5u - 20u) dat vanop de John Lijsenstraat (N146) of de Loenhoutseweg (N144) naar de aangegeven bestemmingen rijdt



De belangrijkste vrachtwagenrelaties vanuit Hoogstraten, aantal bewegingen per week (66 op 180 bedrijven) (Bron: mobiliteitsplan Hoogstraten, bedrijvenenquête).



### Samenvatting

Het regionaal vrachtverkeer in de Noorderkempen is een veelbesproken probleem. Veruit het grootste deel heeft een herkomst en/of bestemming in de eigen maas, het gebied tussen E19, A58 en E34.

Het vrachtverkeer is, door de verspreide ligging van bedrijventerreinen, nogal diffuus van karakter; de N14 Hoogstraten – Rijkevorsel – Malle is de belangrijkste

route vanuit Hoogstraten, de N124 de tweede belangrijkste. Vanuit Hoogstraten is er een belangrijke vrachtverkeerrelatie met de transportzone van Meer. Deze vrachtwagens rijden nu grotendeels door het centrum van Hoogstraten (N14 Vrijheid). De relatie vanuit Hoogstraten richting Merksplas en Turnhout is relatief beperkt.

---

### 4.2.3 / CONCEPTEN VOOR DE REGIONALE ONTSLUITING VAN HET VRACHTVERKEER

Voor de ontsluiting van de regionale bedrijvigheid in de Noorderkempen zijn er twee verschillende concepten mogelijk.

#### CONCEPT 1: UITBOUW VAN ROUTE VOOR REGIONAAL VRACHTVERKEER

In concept 1 wordt ervoor geopteerd om één bovenlokale vrachtroute uit te bouwen, waardoor de druk op de rest van het gebied vermindert. Het gevaar van dit concept is evenwel dat er op de uitgebouwde route bijkomend vrachtverkeer wordt aangetrokken dat een doorsteek maakt tussen de snelwegen E19 en E34 (- E313) (maasverkleining).

Er zijn drie mogelijke routes die als bovenlokale vrachtroute zouden kunnen worden uitgebouwd:

- **Route 1 = de N14 Hoogstraten – E34**

De route ontsluit het kleinstedelijk gebied Hoogstraten naar de E34 en Turnhout naar de E19. De route ontsluit tevens de structuurondersteunende hoofddorpen Rijkevorsel en Malle (is ook een economisch knooppunt) naar zowel de E34 als de E19.

In functie van de leefbaarheid in de kernen kan (op termijn) de aanleg van een (westelijke) omleiding rond Rijkevorsel en Oostmalle en een (oostelijke) omleiding rond Zoersel aangewezen zijn. Verder onderzoek is hierover nodig.

- **Route 2 = N14 Hoogstraten-Rijkevorsel en Beersebaan tot de N12**

De route ontsluit het kleinstedelijk gebied Hoogstraten naar de E34 en het structuurondersteunende hoofddorp Rijkevorsel naar zowel de E34 als de E19. De belangrijke bedrijvenconcentratie aan het kanaal in Rijkevorsel en het economisch knooppunt Malle worden evenwel niet ontsloten. De route kan wel zorgen voor een betere ontsluiting van de kanaalgebonden bedrijvigheid in Beerse (regionaalstedelijk gebied Turnhout) indien de nieuwe westelijke kanaalbrug met aansluiting op de Nieuwe Dreef wordt aangelegd. In functie van de leefbaarheid in Rijkevorsel kan de aanleg van een oostelijke omleiding rond Rijkevorsel tussen N14 en Beersebaan overwogen worden (verder te onderzoeken).

- **Route 3 = N124 Hoogstraten – Turnhout – E34**

De route ontsluit het kleinstedelijk gebied Hoogstraten naar de E34 en Turnhout naar de E19. Verder ontsluit de route geen belangrijke ontwikkelingen of economische knooppunten. In functie van de leefbaarheid in de kernen zijn een zuidelijke omleiding rond Hoogstraten en Wortel en een (noordelijke of zuidelijke) omleiding rond Merksplas te overwegen.

Onderlinge afweging routes voor regionaal vrachtverkeer (concept 1)

	<b>route 1:</b> N14	<b>route 2:</b> N14 - Beersebaan	<b>route 3:</b> N124
<b>Ontsluiting economische knooppunten</b>			
- RSG Turnhout	wordt reeds goed ontsloten (naar E34)		
tenzij specifiek watergebonden bedrijvigheid ten N. van kanaal	0	+	(+)
- KSG Hoogstraten	wordt reeds goed ontsloten (naar E19)		
tenzij regionaal bedrijf Duni	0	0	+
- Specifiek economisch knooppunt Malle	+	0	0
<b>inschatting opvang huidige regionale vrachtstromen</b>	++	++	+

In dit concept komt route 3, die gebruik maakt van de N124, als de minst goede naar voren.



---

## CONCEPT 2: ONTSLUITING VAN REGIONALE BEDRIJVIGHEID NAAR DE RANDEN

Concept 2 gaat uit van het principe van **selectieve bereikbaarheid**, waarbij vooral de locaties met regionale bedrijvigheid op een goede (te optimaliseren) manier worden ontsloten naar het hoofdwegennet.

Het stedelijk gebied **Hoogstraten** is optimaal bereikbaar vanaf de E19 via de primaire weg N144. Het stedelijk gebied **Turnhout** wordt ontsloten richting E34 door het complex N19 / N140 / R13 aan de oostzijde en de as N132 / N12 / Nieuwe Dreef aan de westzijde. Industriezones in **Malle** ten slotte worden bereikbaar via de geplande omleiding in Zoersel.

Op het overige wegennet worden filters ingebouwd om de doorgaande vrachtverkeersstromen in te perken. De lokale bedrijvigheid wordt op een diffuse manier ontsloten en kan lokaal geoptimaliseerd worden.

Op de lokale vrachtroutes zijn infrastructurele ingrepen mogelijk voor zover zij het beste antwoord bieden op een gestelde verkeersleefbaarheidsproblematiek en voor zover zij geen verkeersaantrekkend effect hebben op regionaal niveau.

## 4.2.4 / CONCLUSIE

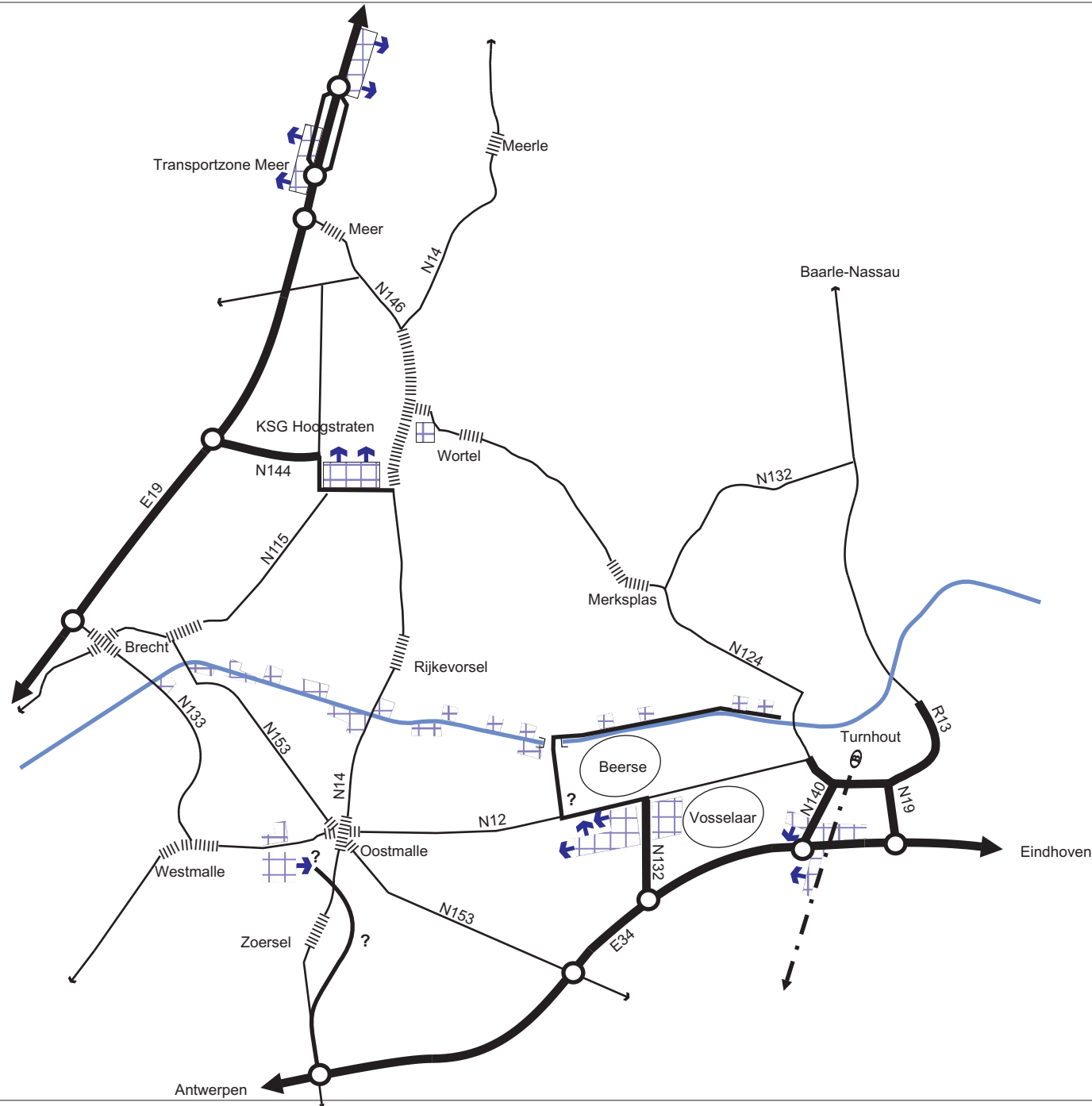
Er is een behoorlijke druk van vrachtverkeer op het wegennet in de Noorderkempen. Deze is hoofdzakelijk het gevolg van de diffuus verspreide aanwezigheid van bedrijventerreinen. Er zijn twee mogelijke manieren om hiermee om te gaan. Volgens een eerste concept wordt er één bepaalde route uitgebouwd tot vrachtroute voor de ontsluiting van regionale bedrijvigheid. Een tweede concept gaat uit van een diffuse ontsluiting van de (eerder lokale) bedrijvigheid in het centraal gebied, gekoppeld aan een sterkere ontwikkeling van regionale bedrijvigheid in goed ontsloten gebieden gelegen aan de randen, nabij het hoofdwegennet.






Het **tweede concept** is volledig geënt op de ruimtelijke uitgangspunten van het RSV en het RSPA, waarbij stedelijke en economische ontwikkelingen gebundeld worden in het kleinstedelijk gebied Hoogstraten (optimaal bereikbaar via E19) en het Regionaalstedelijk Gebied Turnhout (optimaal bereikbaar via E34). Het hinterland rond Merksplas wordt in deze visie eerder beschouwd als een economisch laagdynamisch gebied, waarvan de troeven vooral te situeren zijn in de landbouw en zachte recreatie.

Het **eerste concept** daarentegen bevestigt het trendscenario, en zal ongetwijfeld leiden tot een maaswijdteverkleining tussen beide hoofdwegen. Indien toch hiervoor geyopteerd zou worden, moet gekozen worden tussen de drie aangegeven routes.

PROVINCIE ANTWERPEN

### CONCEPT 2: ONTSluitING REGIONALE BEDRIJVGHEID NAAR DE RANDEN



-  hoofdroute vrachtverkeer
-  ? mogelijke ontsluitingsroute regionale bedrijvigheid
-  overige wegen
-  stedelijk gebied
-  doortocht
-  regionaal bedrijventerrein
-  ontwikkeling van regionale bedrijvigheid



KAART 4.2.3b

EINDRAPPORT  
december 2004



LANGZAAM VERKEER

Bureau voor Mobiliteitsmanagement



- 
- **Route 1** (N144-N14) bouwt in zekere zin verder op de wegencategorisering van het RSPA, maar in plaats van filters in te bouwen in de dorpskernen wordt de doorstroming geoptimaliseerd door een reeks omleidingen, die meteen ook de leefbaarheid in de kernen moet verzachten. Hierdoor ontstaat een maasverkleinend effect, wat niet de intentie van het RSPA was.
  - **Route 2** (Hoogstraten – Rijkevorsel – Beerse) vloeit onrechtstreeks voort uit de bouw van de kanaalbrug aan Nieuwe Dreef. Deze verbinding zal ongetwijfeld leiden tot een kortsluiting tussen beide hoofdwegen, tenzij dit infrastructureel onmogelijk wordt gemaakt (geen relatie tussen Beersebaan en Nieuwe Dreef).
  - Daar waar route 1 en 2 nog zorgen voor een vrij logische ontsluiting van de belangrijkste regionale industrieterreinen in de regio, is dit voor **route 3** (N124) het minst het geval. Zowel in de huidige als gewenste ruimtelijke context blijven ontwikkelingen van regionaal belang gebundeld in de nabijheid van de E19 of E34, en biedt een doorgaande route hier geen enkele meerwaarde.

De keuze voor concept 1 of 2 is van een hogere orde en kan moeilijk genomen worden in het kader van deze concrete opdracht. Vanuit een consequente toepassing van het hoger planningskader lijkt concept 2 eerder aangewezen. Welk concept ook gekozen wordt, uit bovenstaande analyse volgt wel duidelijk dat het hoe dan ook **niet aangewezen lijkt de N124 (op termijn) uit te bouwen tot belangrijke vrachtroute**. Zelfs indien gekozen zou worden voor concept 1 komen andere routes (via Rijkevorsel - Oostmalle of via Rijkevorsel - Beerse) hiervoor eerder in aanmerking, onafgezien van de reeds genoemde bezwaren die ook aan deze routes verbonden zijn.

---

### 4.3 / SYNTHESE: ROL VAN DE N124 VOOR DE ONTSLUITING VAN DE NOORDERKEMPEN

De gewenste functie van de N124 wordt bepaald op basis van een geïntegreerde mobiliteitsvisie die past binnen het ruimtelijk beleid voor de streek.

Deze mobiliteitsvisie is multimodaal. De mogelijkheid om een bovenlokaal fietsroutenetwerk uit te bouwen (o.a. langs de N124, maar ook dwars erop) wordt als uitgangspunt beschouwd. Dit geldt ook voor de uitbouw van een verbindende (en op termijn eventueel expres) openbaarvervoerlijn tussen Hoogstraten en Turnhout.

Voor de verdere onderbouwing van de visie wordt gebruik gemaakt van de huidige verkeersstromen en de verwachte trends. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het mesoniveau, waarop de bereikbaarheid van de economische knooppunten vooral speelt, en het microniveau waar de aandacht gaat naar het vrijwaren van de leefbaarheid en de veiligheid.

Voor de ontsluiting van de economische knooppunten in de regio (de stedelijke gebieden Turnhout, Hoogstraten, de economische poort Transportzone Meer - Hazeldonk en het specifiek economisch knooppunt Malle) is de N124 niet van primordiaal belang. De N124 heeft hoogstens een aanvullende functie voor het autoverkeer (verbinding tussen de stedelijke gebieden). Ook voor het vrachtverkeer lijkt het belang van de N124 beperkt te zijn. Voor de regionale ontsluiting van het vrachtverkeer bestaan twee conceptvarianten: (1) het uitbouwen van een regionale vrachtroute of (2) het eerder diffuus

ontsluiten van de beperkt te houden ontwikkelingen in het centrale gebied tussen de snelwegen. Ook indien geopteerd zou worden voor conceptvariant 1 is de N124 op streekniveau niet de meest aangewezen route om uit te bouwen tot vrachtroute. De N124 heeft voor het vrachtverkeer dus hoogstens een lokale functie.

Voor het vrijwaren van de leefbaarheid en veiligheid in en buiten de doortochten lijkt het aangewezen de verkeersfunctie zoveel mogelijk te beperken. Op die manier wordt ook het best tegemoetgekomen aan de ruimtelijke doelstelling van het RSPA om een *rustig grensgebied te creëren als groen hart tussen de Brabantse steden*.

Op basis van de hogerstaande visies op meso- én microniveau wordt aanbevolen de N124 te categoriseren als **lokale weg type I**, dit wil zeggen een weg die in de eerste plaats een (inter)lokale verbindingsfunctie vervult, aangevuld met zowel een bovenlokale als een lokale verzamel- en ontsluitingsfunctie.

---

*Synthese rol van de N124 voor de regio*

Rol van de N124 voor	
Autoverkeer	Interlokale verbinding tussen Hoogstraten, Merksplas en Turnhout; verzamel- en ontsluitingsweg voor het omliggend gebied
vrachtverkeer	Lokale vrachtroute: één van de routes voor ontsluiting van het lokaal gegenereerde vrachtverkeer
openbaar vervoer	Route voor verbindend streekvervoer, op termijn mogelijk snelbus
fietsverkeer	Bovenlokale functionele fietsroute: rechtstreekse verbinding tussen Turnhout, Merksplas, Wortel en Hoogstraten; beperkte barrière voor dwarsend fietsverkeer
wegencategorisering	Lokale weg type I

## 5 / ONDERZOEK NAAR ZUIDOOSTELIJKE ONTSLUITING VAN HOOGSTRATEN

### 5.1 / RANDVOORWAARDEN UIT BESTAANDE PLANNINGCONTEXT

Hoogstraten werd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als kleinstedelijk gebied: er zal dan ook een stedelijk aanbodbeleid gevoerd worden op het vlak van wonen en bedrijvigheid. Voor de uitwerking hiervan verwijzen we naar de *afbakening van het kleinstedelijk gebied* en het *provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan* dat hieraan gekoppeld is. Er wordt uitgegaan van een (mogelijk gefaseerde) noordelijke uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein De Kluis.

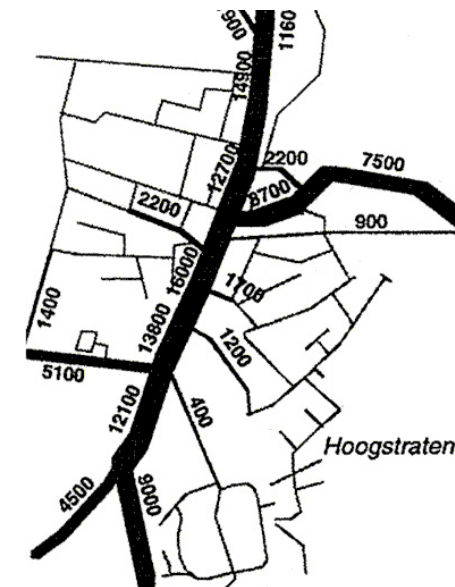
De **N144**, geselecteerd als primaire weg type II, wordt de hoofdonsluiting vanuit Hoogstraten richting E19 (nu komt het meeste verkeer nog vanuit het noorden (Meer, Minderhout...) Hoogstraten binnen. In deze studie gaan we ervan uit dat het kruispunt van de N144 met de Hinneboomstraat is een belangrijk schakelpunt wordt: het industrieel en regionaal verkeer (naar Sint-Lenaarts – Brecht, Rijkevorsel – Malle, Merksplas – Turnhout) wordt afgeleid naar het zuiden, door of langs het industrieterrein De Kluis. Om een vlotte en veilige doorsteek te maken naar de N14 zou bovendien ook een nieuwe weg tussen N115 en N14 aangelegd worden (klein stukje van de westelijke omleiding). Op deze manier kan het verkeer gemakkelijk de N14 bereiken.

Verdere discussie omtrent de exacte ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein en de aantakking op de N144 wordt gevoerd in het kader van de streefbeeldstudie van de N144.

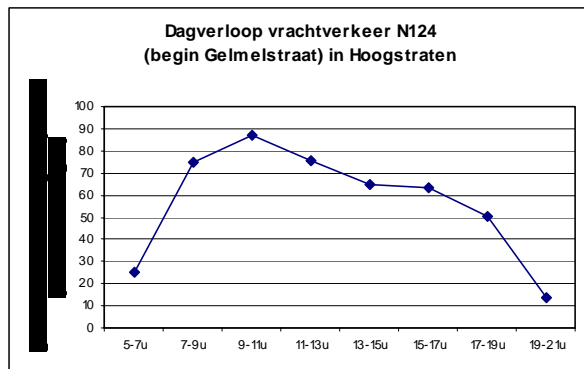
### 5.2 / ANALYSE BESTAANDE TOESTAND

Het centrum van Hoogstraten krijgt behoorlijk wat verkeer te verwerken. Vooral de intensiteiten op de hoofdstraat *de Vrijheid* (N14) zijn opmerkelijk hoog.

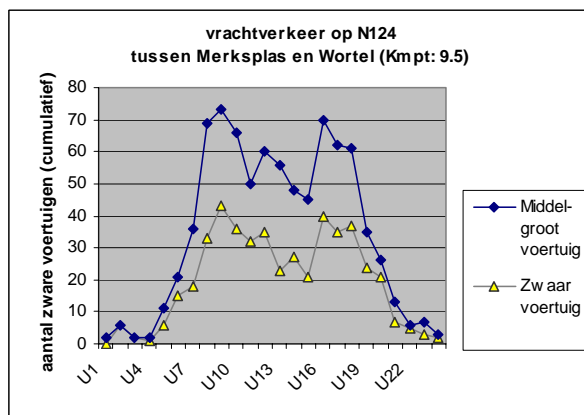
*Raming etmaalintensiteiten, 1996 (uit: mob.plan Hoogstraten)*



Vooral het vrachtverkeer wordt als zeer hinderlijk ervaren. Dit blijkt zich vooral in de noord-zuidrichting te verplaatsen. Zowel de vrachtstromen tussen de transportzone Meer en het bedrijventerrein De Kluis,



Bron: mobiliteitsplan Hoogstraten, telling vrachtwagens, 9/3/2000

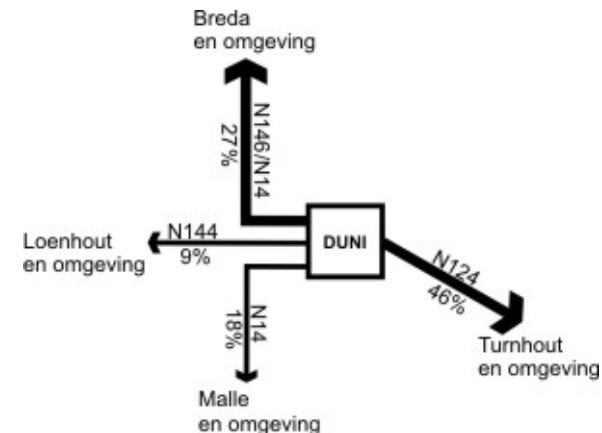


Bron: telling AWV, maart 2000

als de regionale noord-zuidstromen vanaf E19 / Meer richting Rijkvorsel, Malle... zijn hiervoor verantwoordelijk (zie 4.2.2).

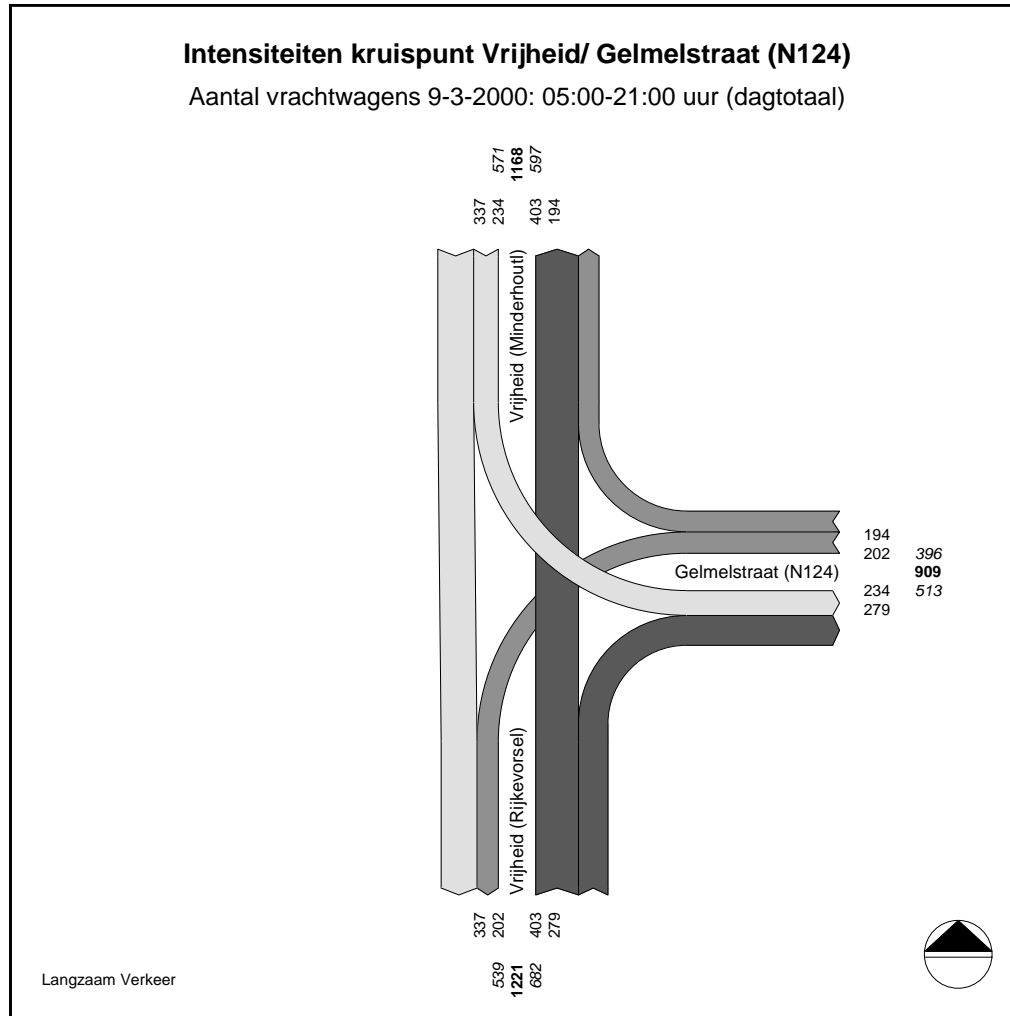
De belasting van de N124 (Gelmelstraat) in Hoogstraten is minder zwaar, maar zorgt vooral in het smallere weggedeelte en de gevaarlijke bochten waar fietspaden ontbreken voor onveilige situaties (zie 4.1.2). De grafieken tonen het dagverloop van het vrachtverkeer op de N124, respectievelijk in het centrum (kruispunt met Vrijheid) en voorbij de kern van Wortel (tussen Wortel en Merkplas).

Een deel van het vrachtverkeer in de Gelmelstraat (N124) is afkomstig van het bedrijf Duni. Dit bedrijf produceert keukengerei voor o.a. luchtvaartmaatschappijen (plastieken messen, vorken, bekers, servetten...) en ligt aan de oostzijde van Hoogstraten. Het bedrijf geeft aan dagelijks een 140 vrachtwagenbewegingen aan te trekken of uit te sturen (Bron: bevraging door stad Hoogstraten, februari 2004). Een eerdere bevraging door de provincie (eind 2003) geeft volgende globale verdeling van de verkeersstromen (werknemers, bezoekers, toelevering en verdeling).



Tellingen van vrachtverkeer op de N124 (maart 2000) geven dagintensiteiten van 909 vrachtwagens op de N124 nabij de Vrijheid, dit is ongeveer 10% van het gemotoriseerd verkeer (Bron: mobiliteitsplan Hoogstraten, kruispunttelling 9/3/2000). Dit betekent dat maximum **15% van het vrachtverkeer** in de Gelmelstraat (N124) **Duni als herkomst of bestemming** heeft. Een inschatting van de globale samenstelling van het verkeer op de N124 in Hoogstraten is te vinden in onderstaande tabel.

Waargenomen vrachtverkeerstromen op het kruispunt Vrijheid (N14) / Gelmelstraat (N124) in het centrum van Hoogstraten



Inschatting samenstelling van het vrachtverkeer op de N124 in Hoogstraten (dagtotaal = 909 vrachtwagens)

BOVENREGIONAAL	
tussen E19 en E34 / E313	5 à 10%
tussen E19 en Herentals, Geel,...	
REGIONAAL	
tussen Merksplas, Turnhout, Ravels, Arendonk... en Meer, Minderhout, Hoogstraten	ong. 45%
tussen Merksplas, Turnhout, Ravels, Arendonk... en Nederland (E19)	ong. 30%
tussen Merksplas, Turnhout, Ravels, Arendonk... en Antwerpen (E19)	ong. 5%
tussen Merksplas, Turnhout,... en Wuustwezel, Essen, Kalmthout,...	ong. 10%
LOKAAL	
tussen Hoogstraten / E19 en Duni	10 à 15%

Bron: bevraging vrachtwagenbestuurders op invalswegen Hoogstraten (maart 2001) en bedrijvenenquête, eigen interpretatie.

### 5.3 / INSCHATTING EFFECTEN TONNAGEBEPERKING

Om de verkeershinder door de kern te beperken stelt men in het mobiliteitsplan van Hoogstraten voor de instroom van vrachtverkeer vanuit het noorden (N14 – N146) te beperken door het invoeren van een **tonnagebeperking** op een deel van dit traject.

*Mobiliteitsplan Hoogstraten, visie invoering tonnagebeperking*



Deze maatregel zorgt voor een ontlasting van de as Meer – Hoogstraten (incl. Vrijheid). Het vrachtverkeer dat nu van Meer of verder komt (Transportzone, Nederland...) en naar het bedrijventerrein De Kluis of richting Rijkevorsel, Malle... rijdt en vice versa, wordt immers

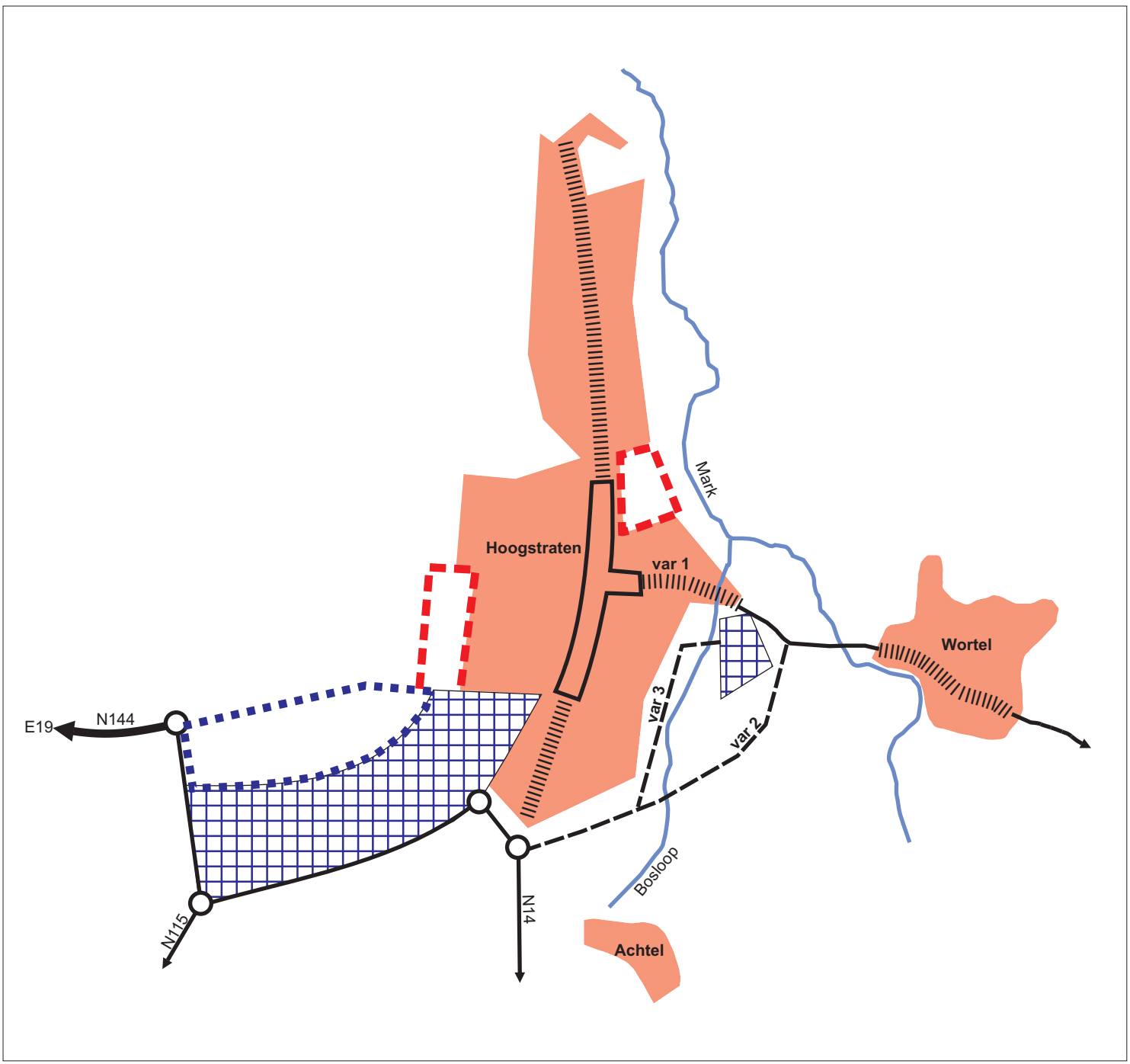
gedwongen de N144 en de E19 te gebruiken. Tegelijkertijd zorgt de tonnagebeperking ook voor een verschuiving van de vrachtstromen: het vrachtverkeer uit de richting Turnhout – Merksplas (N124) wordt immers gedwongen het zuidelijke deel van de Vrijheid – Heilig Bloedlaan (N14) op te rijden want kan niet meer langer via Minderhout en Meer rijden. Toch zou de tonnagebeperking zelfs in het zuidelijk deel van de Vrijheid (mits perfecte handhaving) het vrachtverkeer tot 60% kunnen doen dalen (in absolute aantallen gaat het per dag om ongeveer 740 vrachtwagens. Het uit de doortocht bannen van het vrachtverkeer naar Merksplas – Turnhout (zie onder) zou een bijkomende winst van maximum 20% opleveren.

### 5.4 / VARIANTEN VOOR DE ZUIDOOSTELIJKE ONTSLUITING VAN HOOGSTRATEN

Hoogstraten is voorstander om verder eveneens tussen N14 en N124 een **zuidelijke omleidingsweg** aan te leggen, waardoor ook het doorgaand (vracht)verkeer richting Merksplas en Turnhout uit de kern zou kunnen worden gehouden. Deze oplossing wordt verder onderzocht en geplaatst naast andere alternatieven.

Drie varianten worden verder onderzocht:

- variant 1: doortochtaanpak op het bestaande tracé van de N124 (en N14);
- variant 2: aanleg zuidelijke omleidingsweg;
- variant 3: aanleg zuidelijke (privé-)ontsluitingsweg voor het bedrijf Duni.



PROVINCIE ANTWERPEN

**CONCEPTSCHETS HOOGSTRATEN**

-  bestaande weg
-  centrumstraat
-  doortocht
-  mogelijk aan te leggen weg
- var 1 doortoichtaanpak
- var 2 zuidelijk omleiding
- var3 ontsluitingsweg Duni
-  stedelijke kern
-  stedelijke ontwikkeling
-  kern in het buitengebied
-  bestaande bedrijvigheid
-  verdere ontwikkeling bedrijventerrein



**KAART 5.4**  
**EINDRAPPORT**  
 december 2004





Wensbeeld wegnenet mobiliteitsplan  
Hoogstraten

- hoofdweg E19
- noord-zuid en oost-west verkeersstromen door Hoogstraten
- leefbare kernen met doortochtherinrichting
- ... aan te leggen verkeersinfrastructuur
- doortocht herinrichting

#### 5.4.1 / VARIANT 1: DOORTOCHTAANPAK N124

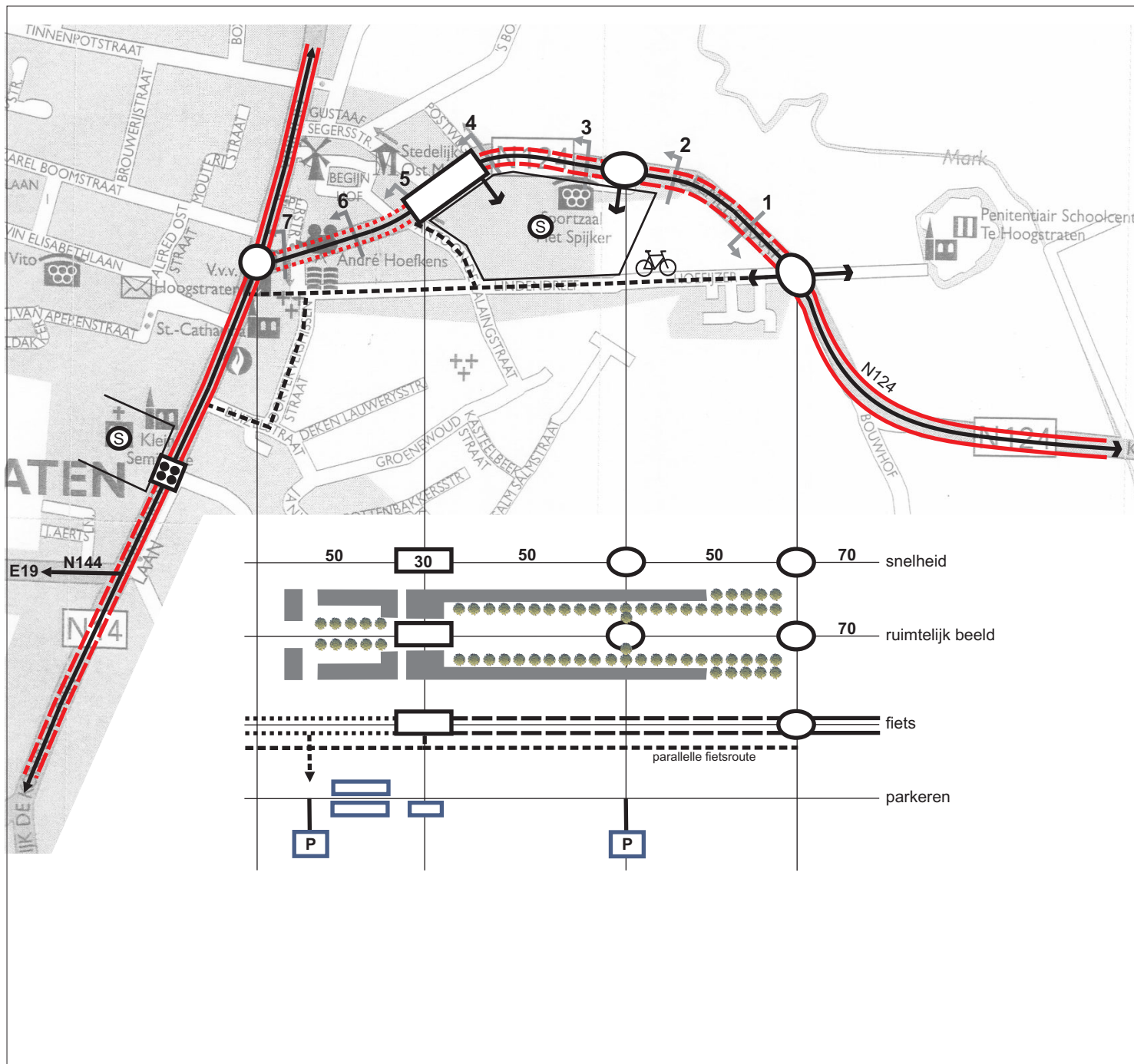
In deze variant blijft het verkeer op de N124 en de ontsluiting van het bedrijf Duni via het huidige tracé verlopen. Via ontwerpend onderzoek (zie *bijlage 1*) is nagegaan wat de mogelijkheden zijn om de doortocht te optimaliseren. Vooral de afwezigheid van veilige fietsvoorzieningen is in de huidige situatie een knelpunt.

Het nogal grootschalig ingerichte **kruispunt** van de **N124** met de **N14** (Vrijheid) vormt een specifiek knelpunt. De druk op dit kruispunt (en de rest van de Vrijheid) hangt grotendeels samen met de grote noord-zuidstroom door de kern. Het personenverkeer, dat voor een groot stuk uit lokaal herkomst- en bestemmingsverkeer bestaat, zal hieruit moeilijk te bannen zijn.

Voor het vrachtverkeer zou het invoeren van een tonnagebeperking tussen Meer en Minderhout voor een gevoelige verbetering kunnen zorgen: de meest omvangrijke stromen, namelijk tussen (Transportzone) Meer enerzijds en De Kluis / Rijkevorsel anderzijds zouden uit de kern gebannen worden. Het doorgaand vrachtverkeer richting Merksplas / Turnhout moet echter nog steeds door de kern.

In **bijlage 1** werden voorstellen uitgewerkt om de veiligheid en leefbaarheid van de doortocht te verhogen door:

- aanpassing van dimensionering en wegbeeld aan en geleidelijke afbouw van het snelheidsregime naargelang men de dorpskern benadert. De overgangen tussen de snelheidsgebieden worden duidelijk geaccentueerd.
- continuïteit van fietsvoorzieningen; rekening houdend met gewenste snelheid en ruimtelijke inpassbaarheid kunnen deze variëren van gescheiden fietspaden tot gemengd verkeer met fietssuggestiestroken.
- De overgangen tussen gescheiden en gemengd verkeer worden verzorgd en veilig uitgewerkt.
- De voetpaden worden overal verbreed tot minimaal 150 cm.
- Accentuering van de schooluitgang van het Spijker, en de belangrijkste zij-aansluitingen (b.v. De Laingstraat).
- Duidelijke afbakening van de parkeerstroken.
- Versterking van de groenstructuur en verzorgd materiaalgebruik.



PROVINCIE ANTWERPEN

**VARIANT 1: DOORTOCHTAANPAK  
HOOGSTRATEN  
Conceptschets**

**1** ↑ Profielrichting (zie ontwerp onderzoek, bijlage)



**KAART 5.4.1**  
**EINDRAPPORT**  
oktober 2004

#### 5.4.2 / VARIANT 2.1: ZUIDELIJKE OMLEIDINGSWEG –TRACE BOUWHOEVE

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan van Hoogstraten wordt gepleit voor de aanleg van een zuidelijke omleidingsweg. Beide plannen lijken uit te gaan van de ombouw van de Bouwhoeve en de aanleg van een nieuwe weginfrastructuur tussen Bouwhoeve en N14, aansluitend op de doorsteek tussen N115 en N14 (variant 2.1). De nieuw aan te leggen weg ligt grotendeels op het grondgebied van Rijkevorsel.

#### INSCHATTING VAN VERKEERSGEBRUIK

Een grotere omleiding tot voorbij de kern van Wortel (Langenberg) werd door AWW Antwerpen in januari 1999 doorgerekend met behulp van het multimodaal model Antwerpen (MMA). De modelberekeningen geven slechts een zeer beperkte belasting van de nieuwe zuidelijke omleiding (85 à 120 mvt/avondspitsuur).

Uit de selectedlinkanalyse kan afgeleid worden dat een omleiding tot Duni wellicht 200 à 275 auto's tijdens een avondspitsuur zal wegtrekken uit de doortocht (afhankelijk van hoe snel het verkeer dat vanaf de N144 en E19 komt op de omleiding zal gebruiken). Een groot deel van het autoverkeer zal echter via het bestaande traject blijven rijden, omdat dit grotendeels een herkomst en/of bestemming heeft in Hoogstraten, Minderhout en Meer.

Het vrachtverkeer (910 vrachtwagens per dag of 70 per avondspitsuur) kan door het invoeren en

handhaven van een tonnagebeperking grotendeels uit de kern gehouden worden. Een verhoogde weerstand op het bestaande traject is gewenst om het gebruik van de omleidingsweg te stimuleren.

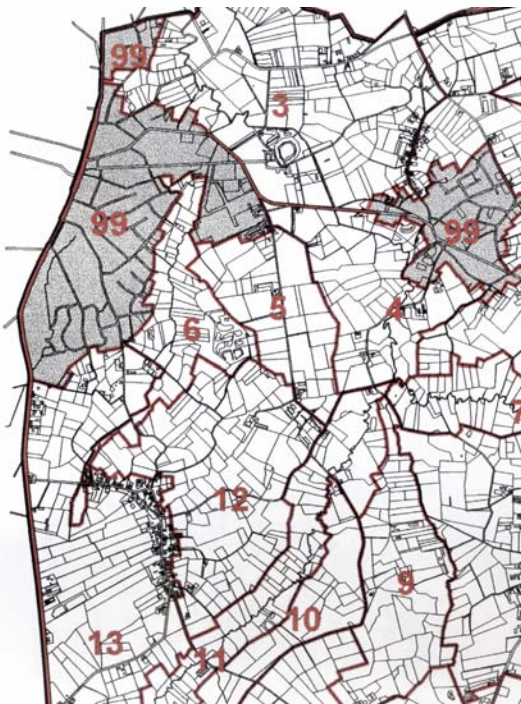
#### EFFECT OP LEEFBAARHEID IN DE DORPSKERN

De aanleg van een zuidelijke omleidingsweg kan de leefbaarheid van Hoogstraten-centrum extra verbeteren. Het belangrijkste positieve effect is te verwachten van het (quasi) doen verdwijnen van het vrachtverkeer dat via de N124 in de kern terecht komt. Randvoorwaarde is dan wel de effectieve invoering van een tonnagebeperking op het noordelijke deel van de N14.

Het mes snijdt echter aan twee kanten: een goede ontsluiting voor vrachtverkeer via de zuidelijke omleidingsweg zou wel eens meer vrachtverkeer naar de N124 kunnen brengen, met negatieve effecten op de leefbaarheid in Wortel en Merksplas.

#### INSCHATTING VAN LANDSCHAPPELIJKE EFFECTEN

In het zuidoosten van Hoogstraten lag vroeger een **sterbos** (jachtbos), aansluitend op het Gelmelslot (nu penitentiair centrum). Op de Ferrariskaart (zie bijlage 3) is dit duidelijk te zien. Het bos had een typische orthogonale structuur: van het bos zelf blijft niet meer zo veel over; de orthogonale structuur is echter nog steeds aanwezig. De VLM is van plan deze structuur opnieuw sterker naar voren te laten komen via de ruilverkaveling (RVK), niet door herbebossing (is

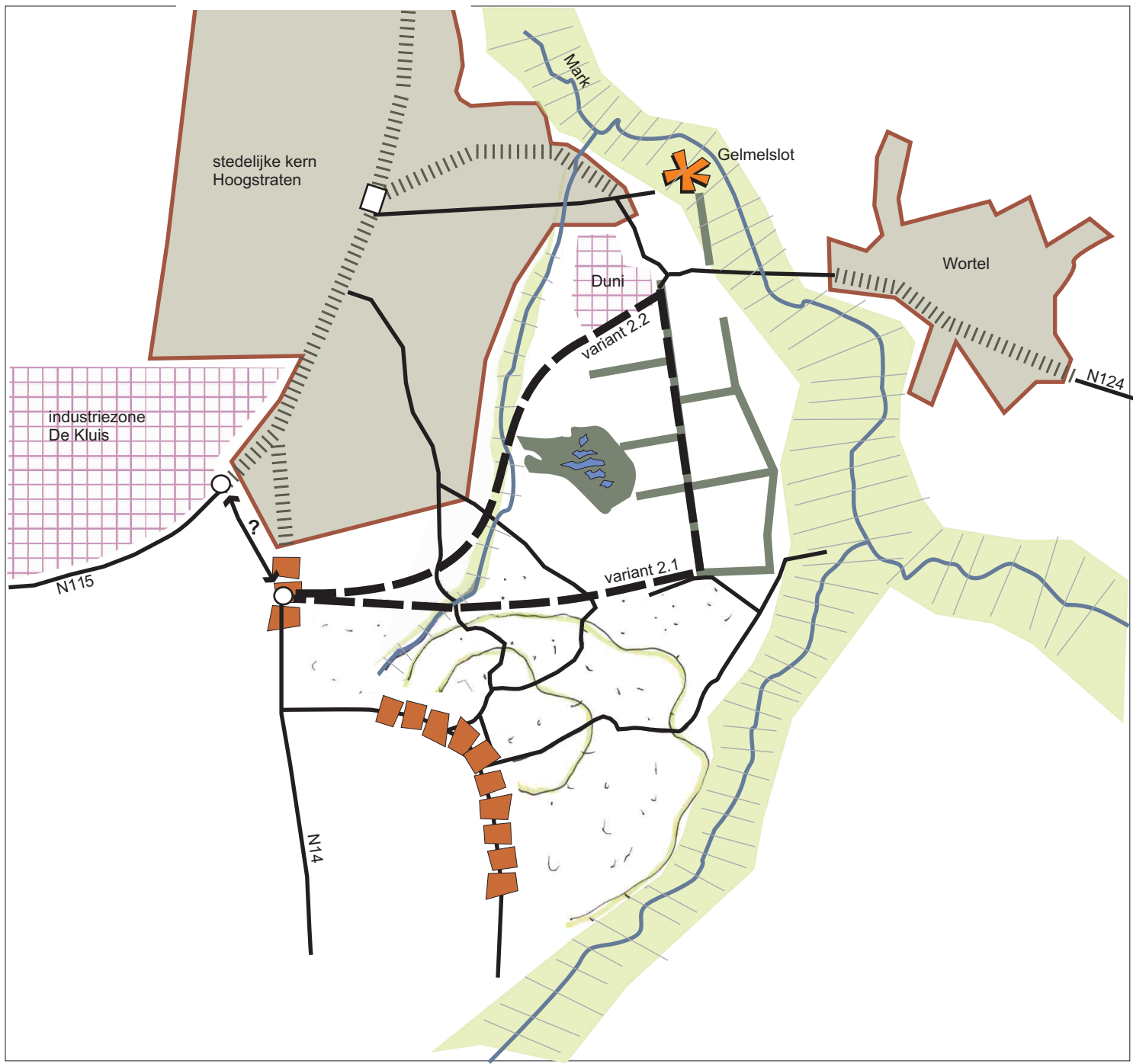


Kaart indeling in landschapseenheden (Bron: ruilverkavelingsplan VLM):

5: Bouwhoeve

6: vallei van Roeleindeloop – Bosloop

12 Keerschotakkers



PROVINCIE ANTWERPEN

**VARIANT 2: ZUIDELIJKE OMLEIDING HOOGSTRATEN**

-  woonkern
-  bedrijvigheid
-  beekvallei
-  kasteel (nu strafinrichting)
-  dreef, onderdeel van historisch Sterbos
-  woonlint
-  bos
-  oorspronkelijke ontginningsstructuur plaggenbodems
-  doortocht
-  nieuwe weg op reservatiestrook gewestplan
-  mogelijke omleidingsweg



KAART 5.4.2a

EINDRAPPORT  
december 2004



**LANGZAAM VERKEER**  
Bureau voor Mobiliteitsmanagement





PROVINCIE ANTWERPEN

**VARIANT 2: ZUIDELIJKE OMLEIDING  
HOOGSTRATEN**

Mogelijke traces

-  bedrijvigheid, mogelijke uitbreiding binnen BPA
-  woonkern
-  zoekzone nieuwe infrastructuur (tracé optimalisatie mogelijk)
-  mogelijk knooppunt
-  wellicht te onteigenen woning of landbouwbedrijf
-  tracé gewestplan + reservatiestrook



**KAART 5.4.2b**

**EINDRAPPORT**  
december 2004



**LANGZAAM VERKEER**  
Bureau voor Mobiliteitsmanagement

---

landbouwgebied) maar door de heraanleg van dreefstructuren. De Bouwhoef is één van die **historische dreven** in de langsrichting met dwars erop een aantal secundaire dreven.

Ten westen hiervan ligt de **vallei van de Bosloop – Roeleindeloop**. Vooral het contrast tussen de smalle vallei van de Roeleindeloop met diverse kleine landschapselementen (bosjes, houtkanten, bomen) en het open landschap is waardevol. Centraal ligt een beboste depressie met vijvercomplex (Greenfalls).

De omgeving van Achtel (Keerschotakkers: deelgebied 12 op kaart VLM) heeft een totaal andere landschappelijke structuur. Typisch voor dit gebied is de **organisch gegroeide ontginningsstructuur** met enkele opvallende **plaggentaluds**. De plaggenvodems zijn in verschillende fasen als schillen rond de nederzetting aangegroeid. Ze vormen een hoger gelegen structuur (quasi bolvormige *kop*) die overgaat in de lagergelegen vallei van de Kleine Mark en de Roeleindeloop. Het organische wegenpatroon ontsluit het gebied. De historische relatie tussen het specifieke landschap en het dorp van Achtel is onaangetast. Het deelgebied is daarom vanuit landschappelijk oogpunt bijzonder waardevol.

Een mogelijke zuidelijke omleidingsweg rond Hoogstraten zou een zware aantasting van de (te versterken) landschappelijke structuur betekenen. De **Bouwhoefdreef** moet in dat geval noodzakelijkerwijs verbreed worden. Ze krijgt daardoor een meer verkeerstechnisch karakter en verliest aan landschappelijke waarde. De grootste landschappelijke impact is echter te verwachten tussen Achtel en Hoogstraten, waar door de aanleg van een nieuwe

weg de typische organisch gegroeide landschappelijke structuur onherroepelijk zal worden aangetast.

Aansluiting op de **N14** en doortrekking richting N115/N144 kan enkel mits onteigening en afbraak van één of twee panden.

## ECOLOGISCHE ASPECTEN

Centraal tussen de Bouwhoefweg en de kern van Hoogstraten ligt een bebost gebied waar omwille van de aanwezige kalkhoudende lagen verschillende bronnen liggen. Het **beboste kwelgebied** is belangrijk voor de aanwezige fauna en flora.

In het ruilverkavelingsplan wordt voorzien een **netwerk van migratiewegen** voor kleine diersoorten te creëren, door de aanleg en het versterken van **kleine landschapselementen** langs o.a. beken.

De belangrijkste ecologische waarden zijn gekoppeld aan de **vallei van de Mark**. De RVK wil deze nog versterken en uitbreiden. Op minder dan 500 meter ten oosten van de Bouwhoef begint de zone voor natuurinrichting van de vallei. In de vallei van de Mark worden landbouwgronden omgezet in natuur. De bedoeling is het verlies aan landbouwgronden te compenseren in de omgeving van Wortel-kolonie.

Een zuidelijke omleidingsweg rond Hoogstraten zal vooral als nieuwe **barrière** een negatief effect hebben op ecologisch vlak (moeilijke oversteekbaarheid voor dieren). Daarnaast zijn er ook mogelijk negatieve effecten omwille van luchtverontreiniging, geluidshinder, lichthinder... Hierbij speelt de nabijheid van een habitatrictlijngebied een belangrijke rol (zie ook verder).

---

## ASPECTEN OP VLAK VAN DE LANDBOUW

Het gebied heeft hoofdzakelijk een landbouwfunctie. In het ruilverkavelingsplan wordt voorzien om dit ook zo te houden. Er zitten verschillende soorten landbouwbedrijven in het gebied (pluimvee, melkvee, varkenshouders - al dan niet gecombineerd). Het gaat over het algemeen om **dynamische** landbouwbedrijven met relatief jonge bedrijfsleiders (40-jarigen).

Een eventuele zuidelijke omleidingsweg, gebruik makend van de Bouwhoef en een nieuwe verbinding tot aan de N14, **doorsnijdt** het aanwezige landbouwpatroon. De gronden van de verschillende landbouwbedrijven liggen nogal verspreid langs beide zijden van de eventuele nieuwe weg, zodat deze het functioneren zal bemoeilijken van zowel bedrijven die ten noorden als ten zuiden van de weg komen te liggen. Theoretisch gezien zou het mogelijk zijn op de aanleg van een weg (die gezien kan worden als een nieuwe barrière) in te spelen door de gronden van de landbouwbedrijven die zich aan de binnenkant van de omleiding (zijde Hoogstraten) bevinden, ook zoveel mogelijk te concentreren aan de binnenkant. De oppervlakte is hier echter te beperkt om alle noden van de vijf landbouwbedrijven (+ één loonwerker) die zich aan de binnenkant zouden bevinden op te vangen. De **barrièrewerking** van de gedeeltelijk om te bouwen en nieuw aan te leggen weg is dus een belangrijk knelpunt. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met de toegankelijkheid van de bedrijven die langs het tracé liggen (erftoegangen van

landbouwbedrijven op de Bouwhoef).

Een rechtstreeks gevolg van de aanleg van een nieuwe weg is de **inname van landbouwgrond**. De ingenomen oppervlakte hangt samen met de breedte van het dwarsprofiel. In dit gebied bedragen de grondprijzen € 25.000 à 37.500 per hectare. Het ontstaan van waardeloze restpercelen zou in de mate van het mogelijk opgevangen kunnen worden door ruiloperaties.

De VLM is niet meteen gewonnen voor de aanleg van een nieuwe weg door het gebied. Het is wenselijk dat, indien wordt gekozen voor de aanleg van een omleidingsweg, een gedetailleerde landbouwimpactstudie met milderende maatregelen wordt uitgevoerd.

## PROCEDURELE ASPECTEN

De ruilverkaveling gaat uit van een strikte scheiding tussen gebieden voor landbouw en natuur. De recente **afbakening van het habitatrichtlijngebied** valt echter niet samen met het gebied dat in de RVK een functie krijgt op vlak van natuur. Nochtans is de oppervlakte natuur in de RVK zeker zo groot als het habitatrichtlijngebied (zelfs groter) en komt ze beter overeen met de reële kwaliteiten en mogelijkheden van het gebied. De tegenstrijdigheid tussen de afbakening van het habitatrichtlijngebied (blijkbaar niet meer wijzigbaar ?) en de afbakening van natuurbouwzones in de RVK zorgt voor een impasse, waardoor de RVK wellicht herzien moet worden. De eventuele aanleg van een omleidingsweg vormt een nieuw element dat niet



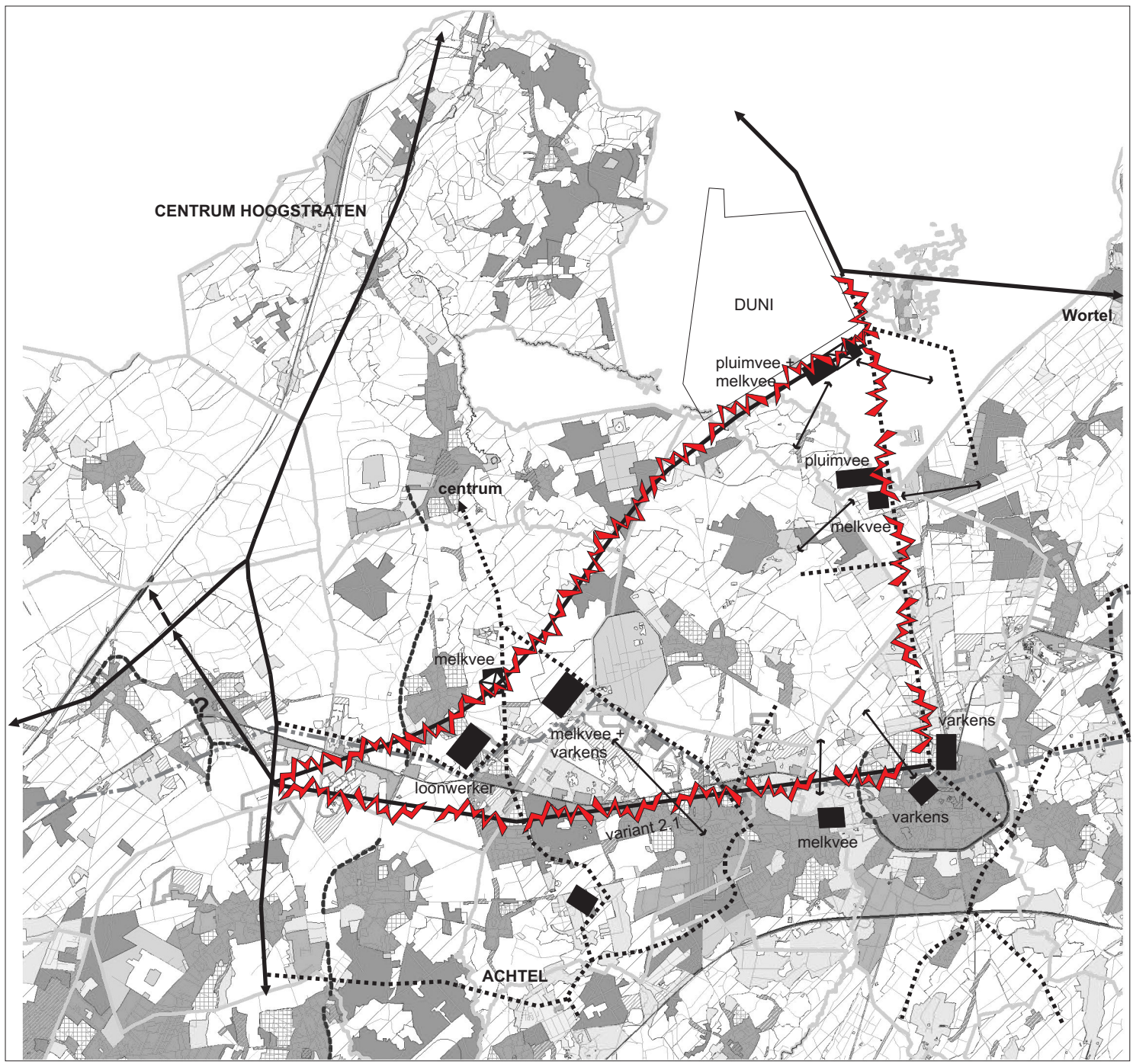
---

voorzien is het huidige RVK-plan en zorgt voor bijkomende procedurele onzekerheid.

De ligging van de omleidingsweg in de nabijheid van het habitatrictlijngebied Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronden langs de Heerlese Loop heeft ook belangrijke procedurele gevolgen. Voor vergunningsplichtige werken gesitu-eerd in een Vogel- of Habitatrictlijngebied (speciale beschermingszones) of in de nabijheid ervan (hiervoor wordt meestal 700 meter gehanteerd), moet rekening gehouden worden met artikel 6 van de **Europese Habitatrictlijn**. Dit artikel legt op dat voor ieder project binnen een speciale beschermingszone of in de nabijheid ervan nagegaan moet worden wat de **impact is op de soorten en habitats waarvoor het gebied is aangewezen**. Deze verplichting is bovendien vertaald in artikel 36ter, § 3 tot § 6 van het decreet Natuurbehoud, dat een overleg en formeel **advies van de afdeling Natuur** noodzakelijk maakt om te kunnen beoordelen of een vergunning al dan niet haalbaar is, en in bevestigend geval welke voorwaarden aan de vergunning verbonden zullen worden. Als er geen significante negatieve impact is, is er geen bezwaar om een vergunning te verlenen. Als er echter wel een significante negatieve impact is ingevolge het project, kan in principe geen vergunning verleend worden, tenzij er dwingende redenen van groot algemeen belang zijn, waarvoor geen alternatieven bestaan. In dat geval moet het verlies van het Vogelrichtlijn- of Habitatrictlijngebied gecompenseerd worden.








## **VARIANT 2.2: ZUIDELIJKE OMLEIDINGSWEG - TRACE TEN NOORDEN VAN BOSLOOP**

Uit het ruimtelijk onderzoek bleek ook een ander tracé mogelijk, namelijk een nieuwe weg die het midden houdt tussen de Bosloop (lagere impact op natuur) en de bebouwingsrand van Hoogstraten (hogere geluidsimpact op omliggende wijken). Dit tracé kan ook een ontsluitingsfunctie opnemen voor de zuidelijke woonwijken (zie variant 3).



PROVINCIE ANTWERPEN

**IMPACT OP LANDBOUW**

-  Landbouwbedrijf
-  onteigening landbouwbedrijf
-  relatie tussen landbouwbedrijf en LB-gronden
-  weg gebruikt voor interne bereikbaarheid van LB-gronden
-  barrièrewerking zuidelijke omleiding
-  weg
-  gemeentegrens

Bron VLM



**KAART 5.4.2c**

**EINDRAPPORT**  
oktober 2004

---

### 5.4.3 / VARIANT 3: AANLEG ZUIDELIJKE ONTSLUITINGSWEG DUNI

Om het bedrijf Duni te ontsluiten naar het hoofdwegennet (E19), zou in plaats van een zuidelijke omleidingsweg een quasi privé-ontsluitingsweg kunnen worden aangelegd. Deze hoeft niet aan te sluiten op de bestaande N124, zodat ook geen gevaar ontstaat voor het aantrekken van bijkomende verkeersstromen.

Het tracé van deze weg zou dicht tegen de bestaande bebouwingsgrens van Hoogstraten kunnen aanliggen (cf variant 2.2).

De weg zou tevens gebruikt kunnen worden om de zuidoostelijke verkavelingen bijkomend te ontsluiten.

#### INSCHATTING GEBRUIK

Gezien Duni 'slechts' verantwoordelijk is voor 15% van het vrachtverkeer op de N124 in Hoogstraten, ligt het maximale effect van deze nieuwe weg ook in deze grootteorde. 85% van het vrachtverkeer blijft met andere woorden op de N124 rijden, door het centrum van Hoogstraten.

De ontsluiting van de verkavelingen in het zuidoosten geeft wellicht vooral op piekmomenten een bijkomende belasting van de weg. Tijdens de rest van de dag zal de weg slechts zeer beperkt gebruikt worden.

#### RUIMTELIJK-LANDSCHAPPELIJKE INSCHATTING

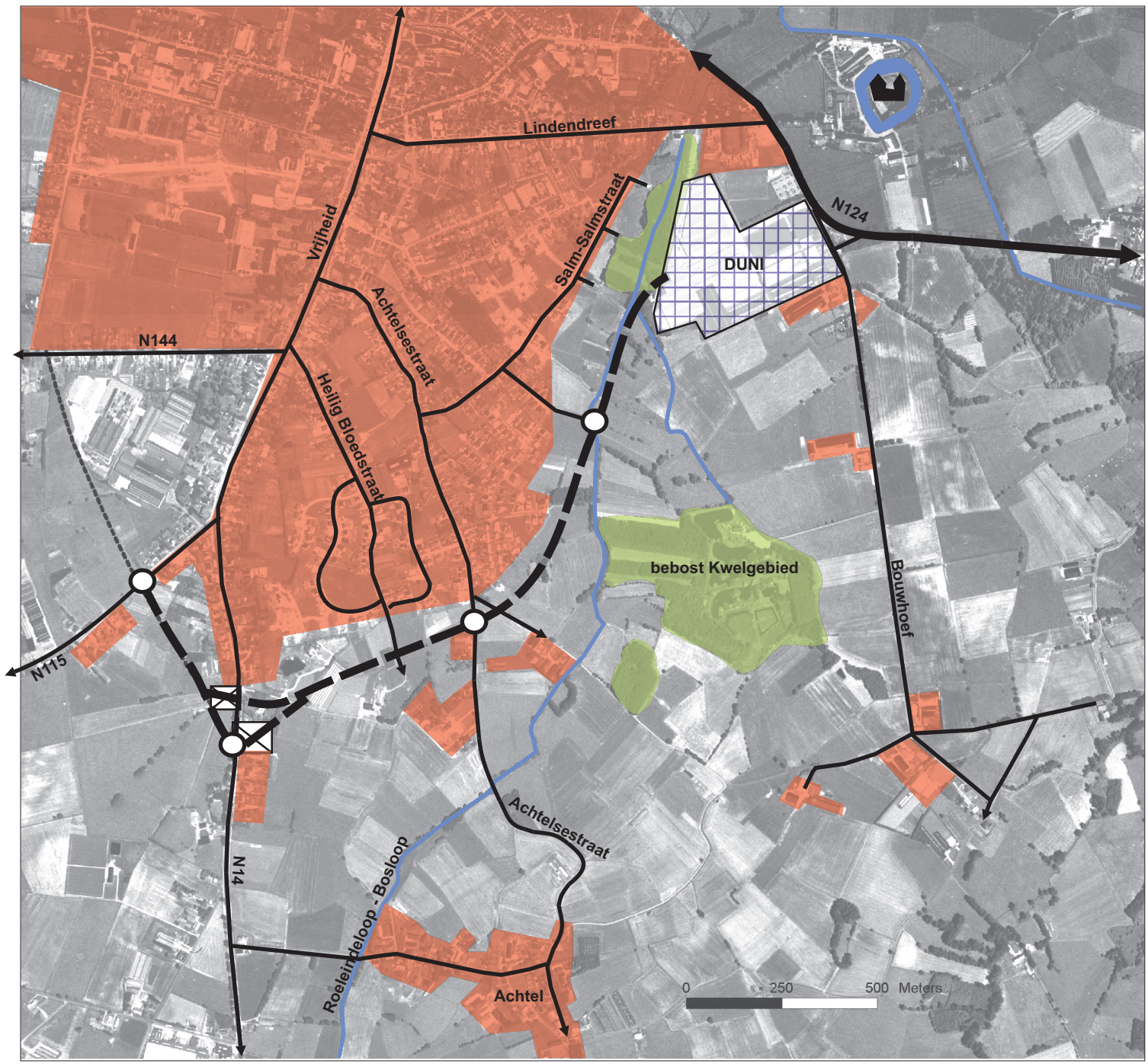
Door de inplanting van deze lokale ontsluitingsweg zouden heel wat landschappelijke en ecologische bezwaren sterk verzachten, omdat zowel de natuurwaarden als landbouwgronden slechts minimaal zouden worden aangetast.

De weg zou bovendien een duidelijke grens betekenen tussen het stedelijk gebied en de open ruimte. Voorwaarde is dan wel dat de weg aan de zuidzijde niet bebouwd wordt.

#### FINANCIERING

Gezien de verwachte lage gebruiksintensiteit kan de vraag gesteld worden of een kosten-batenanalyse tot een positief resultaat leidt. De aanleg van de weg is enkel te verantwoorden indien hij deels gefinancierd wordt door het bedrijf Duni. Bovendien vraagt de aansluiting op de achterzijde van het bedrijf een grondige interne herstructurering om dit mogelijk te maken.





PROVINCIE ANTWERPEN

**VARIANT 3: ONTSLUITING DUNI**



**KAART 5.4.3**  
**EINDRAPPORT**  
 december 2004

## 5.5 / SAMENVATTING EN AANBEVELING

### 5.5.1 / SAMENVATTING VARIANTEN ZUIDOOSTELIJKE ONTSLUITING

Afweging van verschillende varianten voor de ontsluiting van het oostelijk deel van Hoogstraten

	variant 1 - doortochtaanpak	variant 2 - zuidelijke omleidingsweg		variant 3 - ontsluitingsweg Duni
		variant 2.1: tracé Bouwhoef	Variant 2.2: tracé Bosloop	
<b>VERKEERSBELASTING</b>	7.500 - 8.700 vt/dag	Daling van max. 2000 vt/dag in centrumdeel N124	mogelijk iets meer indien zuidelijke woonwijken ook worden aangesloten	zeer beperkt
SPECIFIEK VRACHTVERKEER	910 vrachtwagens/dag	kan bijna volledig uit de doortocht gehaald worden (mits tonnagebeperking)		- 15%
INGREPEN	- aanleg fietsvoorzieningen - oversteekbeveiliging en snelheidsremmers (zie bijlage 1)	- ombouw Bouwhoef (ong. 1,2km) - aanleg nieuwe weg (ong. 1,8km)	aanleg nieuwe weg (ong. 2,2km)	aanleg nieuwe weg (ong. 1,8km)
<b>EFFECTEN LEEFBAARHEID DORPSKERNEN</b>				
Hoogstraten	+	++	++	+
Wortel	0	-	-	0
Merksplas	0	-	-	0
<b>RUIMTELIJKE EFFECTEN</b>				
landschap	/	- moeilijke inpassing in dreef-structuur - doorsnijding gaaf openruimtegebied (gaaf landschap)	nieuwe (harde) grens voor het stedelijk gebied	
natuur en ecologie	/	barrièrewerking (verstoring mitigatie)	mogelijke plaatselijke verstoring beekvallei Bosloop - Roeleindeloop	
landbouw	/	sterke barrièrewerking, versnippering landbouwgronden	beperkte barrièrewerking	beperkte barrièrewerking

	variant 1 - doortochtaanpak	variant 2 - zuidelijke omleidingsweg		variant 3 - ontsluitingsweg Duni
		variant 2.1: tracé Bouwhoef	Variant 2.2: tracé Bosloop	
<b>PROCEDURELE EFFECTEN</b>	opmaak ontwerp (project- en startnota...)	- verstoring ruilverkavelings-proces - advies impact habitatrictlijn-gebied	- beperkte verstoring ruilverkavelings-proces - advies impact habitatrictlijngebied	- beperkte verstoring ruilverkavelings-proces - advies impact habitatrictlijngebied
<b>FINANCIERING</b>	gedeeltelijk module 10...	kosten: - onteigening landbouwgrond - onteigening van min. 1 woning - aanleg infrastructuur	Kosten: - onteigening landbouwgrond - onteigening van min. 1 woning + 1 LB- bedrijf - aanleg infrastructuur	kosten: - onteigening landbouwgrond - onteigening van min. 1 woning - aanleg infrastructuur - interne herstructurering bedrijf Duni
<b>SYNTHESE EFFECTEN:</b> - effect op leefbaarheid	+	++	++	+
Hoogstraten - effect leefbaarheid	0	-	-	0
Wortel / Merksplas - kostprijs	beperkt	hoog	hoog	hoog
- andere effecten (natuur, landbouw...)	0	---	--	-

---

VARIANT 1  
(AANPAK LEEFBARE DOORTOCHT)

- Deze oplossing is volledig inpasbaar in de huidige infrastructuur, waardoor alle landschappelijke en ecologische bezwaren wegvallen.
- Vraag is natuurlijk of de voorgestelde maatregelen volstaan om de veiligheid en leefbaarheid in de doortocht te verbeteren. In vergelijking met andere doortochten in Vlaanderen liggen de intensiteiten in de Gelmelstraat niet bovenmatig hoog. Een consequente doorvoering van de tonenmaatbeperving langs de N14 tussen Hoogstraten en Minderhout kan die verkeersdruk nog licht doen afnemen.
- Niet enkel de intensiteit is van belang, maar evenzeer de snelheid van het verkeer en de ruimte voor de zwakke weggebruiker.
- De ervaring bij de aanleg van andere leefbare doortochten leert dat de leefbaarheid aanzienlijk kan verbeteren door de opgesomde ingrepen.

VARIANT 2.1  
(OMLEIDINGSWEG – TRACÉ BOUWHOEFT)

- Bij variant 2.1 weegt het positief effect op de leefbaarheid in de dorpskern van Hoogstraten niet op tegen de zware aantasting van landschappelijke, ecologische en landbouwwaarden. Bovendien wordt de leefbaarheid enkel verbeterd in Hoogstraten, maar geldt het tegendeel voor Wortel en Merksplas, gezien verwacht kan worden dat de omleiding bijkomend doorgaand verkeer door deze kernen zal aantrekken.
- Variant 2.1 heeft een zeer onlogisch tracéverloop met scherpe hoeken, wat zeker voor zwaar verkeer geen aantrekkelijke route oplevert. Onteigeningen en compensatiemaatregelen maken deze variant onverantwoord duur in verhouding tot de verwachte baten.
- Tenslotte loopt dit traject grotendeels op grondgebied van de gemeente Rijkevorsel, die er niet voor gewonnen is. Gezien het om een weg zou gaan die geen regionaal belang heeft (cf. 4.3), is het bovendien het lokale niveau (dus Rijkevorsel) dat voor financiering zou moeten instaan.



---

VARIANT 2.2  
(OMLEIDINGSWEG – TRAJECT BOSLOOP)

- Negatieve effecten op landschappelijke, ecologische en landbouwwaarden worden aanzienlijk verzacht door variant 2.2. Meerwaarde is bovendien dat de zuidelijke wijken hierdoor beter ontsloten worden.
- Ook Bouwhoef wordt grotendeels gespaard, maar dit gebeurt ten koste van één woning met landbouwbedrijf in deze straat.
- Gezien het om een lokale weg zou gaan, is het het lokale niveau (gemeente Hoogstraten) dat voor financiering zou moeten instaan.

VARIANT 3 (ONTSLUITINGSWEG DUNI)

- Negatieve effecten op landschappelijke, ecologische en landbouwwaarden worden aanzienlijk verzacht. Ook hier geldt de meerwaarde dat de zuidelijke wijken beter ontsloten worden.
- Daar tegenover staat dat slechts 15% van het zwaar verkeer uit de doortocht geweerd wordt, maar dat geen extra verkeer aangetrokken wordt richting Wortel en Merksplas.
- Gezien de lage gebruiksiteinten is het aan de gemeente Hoogstraten om te beoordelen of de hoge kosten opwegen tegen de baten. In dit geval lijkt het logisch dat Duni deelt in de kosten.

---

### 5.5.2 / AANBEVELING

De verbinding Hoogstraten – Turnhout (N124) wordt gezien als een lokale weg (zie hoger: 4.3). De zuidoostelijke ontsluiting is dan ook een problematiek van **lokaal niveau**.

Er is in Hoogstraten een aantoonbaar leefbaarheidsprobleem dat verband houdt met de ontwikkelingsmogelijkheden van het kleinstedelijk gebied (met de Vrijheid als centrale handelsas). Vooral het vele vrachtverkeer is zeer hinderlijk. Er wordt dan ook aanbevolen conform het mobiliteitsplan een **tonnagebeperking** in te voeren op de N14 tussen N124 en N146.

Er zijn binnen de bestaande doortocht van de N124 nog mogelijkheden om de leefbaarheid en de veiligheid voor zwakke weggebruikers te verbeteren tot op een niveau vergelijkbaar met andere leefbare doortochten in Vlaanderen (zie 5.4.1 en bijlage 1). Het is aan het gemeentebestuur van Hoogstraten om te beoordelen in hoeverre dit volstaat na afweging tegenover de andere varianten.

De aanleg van een zuidelijke omleidingsweg is enkel mogelijk indien aangetoond wordt dat dit op regionaal niveau geen extra druk voor de N124 (doortochten Wortel en Merksplas) oplevert. Indien voor deze optie gekozen wordt moet de ruimtelijke impact zoveel mogelijk beperkt blijven. Het voorgestelde tracé langs Bouwhoef is daarom minder aangewezen dan een traject dat dichter tegen de kern aanligt.

Een lokale ontsluitingsweg voor de zuidelijke wijken en Duni heeft geen regionale neveneffecten en is ruimtelijk

minder ingrijpend. Het is aan het gemeentebestuur van Hoogstraten om te beoordelen of de kosten de baten van een dergelijke ingreep (eventueel gedeeld met het bedrijf Duni) verantwoorden.

## 6 / VISIE VAN ACTOREN

Thema	Visie van actoren <sup>2</sup>	Afwijkende standpunten
<b>WEGENCATEGORISERING</b>		
<b>Functie N124</b>	Lokale weg type I - Rijkevorsel = akkoord - Merksplas = akkoord (zeker niet maasverkleinend) - Hoogstraten = akkoord - Turnhout = akkoord - A.W.V. = akkoord - De Lijn = akkoord - Bestendige Deputatie = akkoord	/
<b>REGIONALE VISIE VRACHTVERKEER</b>		
<b>Visie ontsluiting regionale bedrijvigheid</b>	Ontsluiting naar randen (boomstructuur) OF uitbouw regionale route ? - Merksplas wenst duidelijke route. Principieel akkoord met boomstructuur, maar vragen over afdwingbaarheid; anders voorkeur voor uitbouw route 2 (bundeling economische activiteiten in Turnhout, Hoogstraten, Malle en Rijkevorsel bepalend voor route). - A.W.V. en De Lijn opteren voor boomstructuur die echter voldoende afdwingbaar gemaakt moet worden d.m.v. een actieplan - ARP is eveneens voorstander van de boomstructuur, niet enkel omwille van verkeersplanologische redenen, maar ook om de impact op de open ruimte te beperken	Een meerderheid van de actoren opteert voor boomstructuur waarbij ontwikkelingen in de stedelijke gebieden Turnhout en Hoogstraten gericht worden op respectievelijk de E34 en E19). Maar er is twijfel of dit voldoende hard gemaakt kan worden. Randvoorwaarden zijn dus: een duidelijk actieplan en stevige engagementen van alle actoren in dezelfde zin.  Indien toch gekozen wordt voor een regionale route voor zwaar verkeer, dan is iedereen het erover eens dat de N124 daarvoor niet aangewezen is. Over alternatieven bestaat er echter geen consensus.

<sup>2</sup> De volledige formele standpunten van de gemeentebesturen zijn als bijlage toegevoegd

<b>Specifiek: routes uitzonderlijk vervoer</b>	- Rijkvorschel: nood aan herdefiniëring	
<b>SPECIFIEKE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN ONTSLUITING</b>		
<b>Regionaal bedrijf Duni</b>	Beperkte uitbreidingsmogelijkheden binnen perimeter BPA <i>Groot Veld</i> (max. + 2ha)	
<b>Doortochtaanpak en/of zuidelijke omleidingsweg (tangente) Hoogstraten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hoogstraten: akkoord met doortochtaanpak N124 in Hoogstraten (Gelmelstraat); op langere termijn blijft zuidelijke tangente nodig voor ontlasting van het centrum (Vrijheid als verblijfsgebied en commerciële handelsas) en het verbeteren van de ontsluiting van de zuidoostelijke woonwijken; suggestie in gemeentelijke ruimtelijk structuurplan<sup>3</sup> om nieuwe weg te selecteren als secundaire weg type I</li> <li>- Rijkvorschel: geen nieuwe weg op grondgebied van Rijkvorschel, oplossingen moeten op grondgebied Hoogstraten gezocht worden.</li> <li>- Turnhout: problematiek van louter lokaal belang, enkel mogelijk als aangetoond wordt dat geen extra druk gelegd wordt op doortochten Merksplas en Wortel.</li> <li>- Merksplas: uitgesproken tegenstander van zuidelijke omleidingsweg die aantakt op de N124: zou kortsluiting tussen E19 en E34 creëren en leefbaarheid en veiligheid van Merksplas nog verder hypothekeren</li> <li>- A.W.V. stelt dat de doortocht van Hoogstraten prioritair is in de behoeftenraming.</li> </ul>	De meningen over het nut van een zuidelijke tangente zijn verdeeld: enkel Hoogstraten is uitgesproken voorstander. Rijkvorschel en Merksplas vrezen een negatieve impact op hun grondgebied. Ook Turnhout stelt dat de problematiek louter van lokaal belang is en zeker niet past binnen een bovenlokale ontsluiting.
<b>Ontsluiting kanaalzone Beerse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Merksplas: zeker niet via Merksplas; voorkeur westwaarts (kanaalbrug Nieuwe Dreef) of desnoods via R13.</li> <li>Turnhout: zeker niet via R13 (cf. gewestelijk RUP).</li> </ul>	Voorkeur voor ontsluiting westwaarts. Niet via dorpskernen Merksplas en Rijkvorschel

<sup>3</sup> In richtinggevend gedeelte van GRS Hoogstraten, definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 13/12/2004 en goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 3/3/05 (p. 28, 30-31)

---

## 7 / CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN VERVOLGTRAJECT

### FUNCTIE N124 IN WEGENCATEGORISERING

Alle betrokken actoren ondersteunen de visie om de N124 Hoogstraten – Turnhout te selecteren als lokale weg type I. Voor het vervolgtraject betekent dit:

- Geen opname als secundaire weg in provinciaal structuurplan.
- Opname als lokale weg bij actualisering van gemeentelijke mobiliteitsplannen van Hoogstraten, Merksplas en Turnhout.
- Aanpassing van regionale bewegwijzering: N124 enkel (inter)lokaal.

### ONTSluitING REGIONALE BEDRIJvigHEID

Om tot een onderbouwde en gedragen langetermijnvisie te komen inzake ontsluiting van regionale bedrijvigheid dient nog verder onderzoek te worden verricht:

- Effecten van ruimtelijke ontwikkelingen en geplande ingrepen wegen doorrekenen met multimodaal model (AWV)
- Een meerderheid van de actoren opteert voor een boomstructuur waarbij ontwikkelingen in de stedelijke gebieden Turnhout en Hoogstraten gericht worden op respectievelijk de E34 en E19). Maar er is twijfel of dit voldoende hard gemaakt kan worden.

Randvoorwaarden zijn dus: een duidelijk actieplan en stevige engagementen van alle actoren.

- Indien toch gekozen wordt voor een regionale route voor zwaar verkeer, dan lijkt de N124 daarvoor alleszins het minst aangewezen: het is dus nu reeds duidelijk dat er voor de N124 geen functie weggelegd is als regionale vrachtroute.

### ONTSluitING KANAALZONE BEERSE

Voor de beperkte ruimtelijke ontwikkelingen inzake watergebonden bedrijvigheid (zie gewestelijk RUP afbakening stedelijk gebied Turnhout) moet een goede ontsluiting gevonden worden die de druk op alle dorpskernen (Beerse, Merksplas, Rijkevorsel...) beperkt. In principe wordt geopteerd voor een ontsluiting in westelijke richting. Er wordt gesuggereerd dat:

- de gevoeligheden inzake ontsluiting en leefbaarheid van de kernen opgenomen worden in het streefbeeld voor de kanaalzone dat in opmaak is (provincie).
- bij verdere uitwerking van de ontsluiting (b.v. via nieuwe brug in Beerse) de regionale impact op de belasting van de dorpskernen wordt bestudeerd.

---

## ONTSLUITING HOOGSTRATEN EN ZUIDELIJKE TANGENTWEG

Het principe om de N144 (en oprit 2 op de E19) uit te bouwen als dé toegang tot het stedelijk gebied Hoogstraten is algemeen aanvaard. Dit moet gepaard gaan met een afbouw van de sterke noord-zuidstroom door het centrum van Hoogstraten richting Meer (oprit 1). Door het invoeren van een tonnagebeperking op een deel van de N146 zou de leefbaarheid in het centrum gevoelig kunnen verbeteren.

De doortocht van de N124 in Hoogstraten scoort hoog in de objectieve behoefteanalyse van AWV (hoge intensiteiten, veel scholen, winkelas, stedelijk gebied...). Er zijn mogelijkheden om de inrichting te optimaliseren.

Over de noodzaak van de aanleg van een zuidelijke tangent rond Hoogstraten zijn de meningen verdeeld. De eventuele omleiding is alleszins van lokaal belang en is enkel mogelijk indien aangetoond wordt dat deze geen extra druk creëert op bovenlokaal niveau (doortocht Merksplas en Wortel). Gezien zijn functie (beter ontsluiten van Duni en de zuidoostelijke woonwijken) en om de impact op de open ruimte te beperken en de buurgemeente Rijkevorsel te vrijwaren, zou in dat geval best geopteerd worden voor een tracé dat zo sterk mogelijk aansluit bij de bebouwing (tracé Bosloop).

## ROUTES UITZONDERLIJK VERVOER

De routes voor uitzonderlijk verkeer zijn, net als op vele plaatsen in Vlaanderen, een bijzonder aandachtspunt:

- federale materie;
- niet zozeer probleem naar belasting: slechts sporadisch en op aanvraag;
- belemmeren wel de mogelijkheden qua inrichting in de doortochten.

Aansturen op herziening van het hele routenetwerk voor uitzonderlijk vervoer in Vlaanderen, rekening houdend met nieuwe inzichten en ontwikkelingen (Federale regering).

---

Vervolgtraject

<b>Actie</b>	<b>Actoren</b>
Vervollediging van fietsvoorzieningen en beveiliging van oversteekpunten langs de N124	Vlaams Gewest in overleg met provincie en gemeenten Hoogstraten, Merksplas en Turnhout
Aanpassen bewegwijzering aan lokale functie N124; bewegwijzering bedrijvigheid Hoogstraten richting E19 (oprit 2) en bedrijvigheid stedelijk gebied Turnhout (Beerse,...) richting E34	Vlaams Gewest in overleg met betrokken gemeenten
Heraanleg leefbare doortocht N124 Hoogstraten	Vlaams Gewest in overleg met gemeente Hoogstraten
Heraanleg leefbare doortocht N124 Wortel	Vlaams Gewest in overleg met gemeente Hoogstraten
Heraanleg leefbare doortocht N124 Merksplas	Vlaams Gewest in overleg met gemeente Merksplas
Invoering tonnagebeperking op N14 tussen N124 en Minderhout/Meer (cf mobiliteitsplan)	Vlaams Gewest in overleg met gemeente Hoogstraten
Heraanleg N14 Vrijheid in Hoogstraten	Vlaams Gewest in overleg met gemeente Hoogstraten
Afweging lokale zuidelijke tangentweg Hoogstraten	Gemeente Hoogstraten

---

## BIJLAGEN

### BIJLAGE 1 / ONTWERPEND ONDERZOEK N124 IN HOOGSTRATEN



Foto N124 tussen Wortel en aansluiting met Lindendreef (Hoogstraten): 2x1 met vrijliggende fietspaden

Vanaf Wortel ligt tot aan de Lindendreef – Hoefijzer een recentelijk aangelegd vrijliggend fietspad. Voorbij de Lindendreef is de situatie voor fietsers minder optimaal. Twee scherpe bochten waar fietsers niet beschermd zijn vormen belangrijke knelpunten; ook de achteringang van Het Spijker (aan de sporthal, met eveneens de bushalte) en de zij-ingang van de kleuterschool (tegenover de G. Segersstraat) zijn belangrijke plekken.

Gelukkig vormt de Lindendreef voor een groot deel van de fietsende scholieren een alternatief om naar Het Spijker (hoofdingang voor het secundair onderwijs in de A. de Lanlaingstraat) of één van de andere scholen in Hoogstraten te fietsen.

Naast de onveiligheid voor fietsers is het gebrek aan ruimtelijke kwaliteit het belangrijkste probleem. Zeker het deel van de N124 dat aansluit op de Vrijheid heeft nochtans potenties om als centrumstraat mee opgenomen te worden in de centrumsfeer.

De aansluiting met de Vrijheid, met afslagstroken en gearceerde middenberm die doorloopt tot voor de kerk, is nogal verkeerstechnisch en heeft weinig ruimtelijke kwaliteit, maar vormt anderzijds tijdens piekmomenten toch nog aanleiding voor filevorming. Vooral de links-afslagbewegingen (komende vanuit Meer en indraaiend

in de N124 en komende vanuit Wortel en indraaiend op de Vrijheid richting Rijkevorsel / Loenhout) zorgen in combinatie met de hoge intensiteiten voor congestie.

De mogelijke infrastructurele ingrepen wordt systematisch overlopen:

- Profiel 1: Tussen Lindendreef en bocht bij binnenrijden van de bebouwde kom
- Profiel 2: Bocht bij binnenrijden bebouwde kom
- Profiel 3: Aan sporthal van Het Spijker
- Profiel 4: Bocht het Spijker
- Profiel 5: Tussen Postweg en A. De Lalaingstraat (ingang kleuterschool Het Spijker)
- Profiel 6: Tussen A. De Lalaingstraat en Peperstraat
- Profiel 7: Tussen Peperstraat en Vrijheid.



**Profiel 1: Tussen Lindendreef en bocht bij binnenrijden van de bebouwde kom**



Foto N124, aansluiting met Hoefijzer – Lindendreef (komende vanuit het centrum)

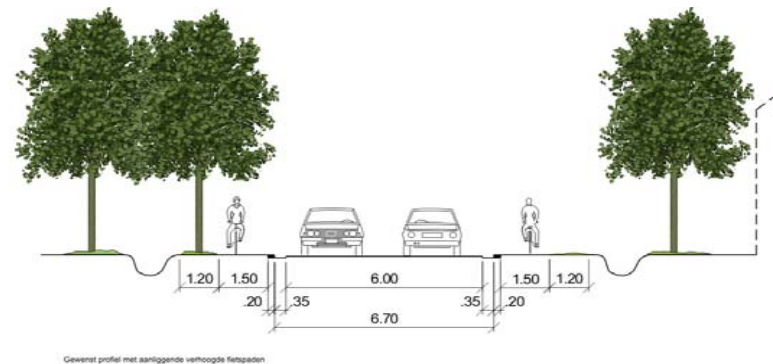
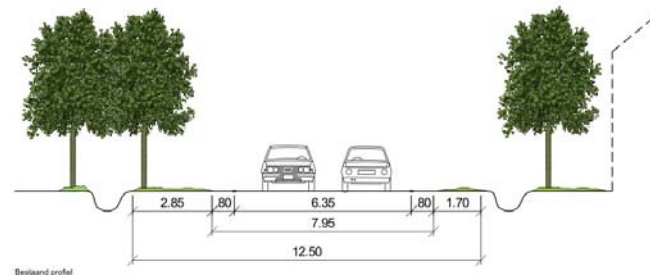


Foto N124, bocht bij binnen- / buitenrijden van de bebouwde kom (komende vanuit het centrum)

**BESTAANDE SITUATIE**

Ter hoogte van de aansluiting met de Lindendreef – Hoefijzer staat aan de westzijde van de weg wat bebouwing. Verderop is de weg langs beide zijden on-bebouwd en komen hoogstammig groen en open grachtenstructuren voor.

Het fietspad richting Wortel stopt bruusk aan het kruispunt met de Lindendreef, dat voorzien is van een middeneiland met afslagstrook. Verderop zijn er geen fietsvoorzieningen op de 70 km/h-weg. De 2x1-weg is 6,35 meter breed met kantstroken van 80 centimeter.



**GEWENSTE SITUATIE**

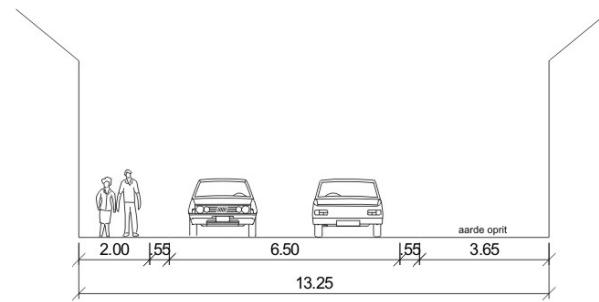
Aanliggend verhoogde fietspaden kunnen aangelegd worden met behoud van de bestaande grachten- en bomenrij, indien de rijweg wat versmald wordt en de kantstroken worden ingenomen. Vrijliggende fietspaden (voorkeur bij 70 km/h) kunnen enkel worden aangelegd achter de grachten of door het verleggen van de grachtenstructuur.



**Profiel 2: Bocht bij binnen- / buitenrijden van de bebouwde kom**

**BESTAANDE SITUATIE**

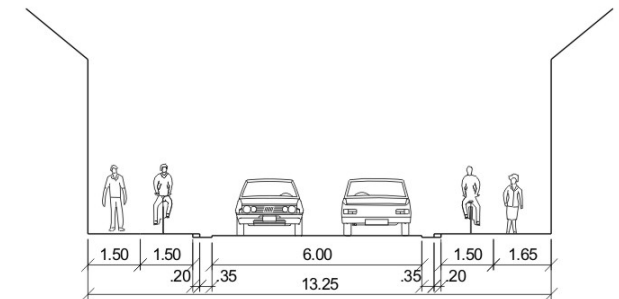
Rijdend richting Hoogstraten begint de bebouwde kom net na de bocht. De eerste paar huizen staan langs beide zijden van de weg, redelijk dicht tegen de weg aan. Het kritisch profiel tussen de gevels bedraagt 13,25 meter. Er zijn momenteel geen fietsvoorzieningen.



Bestaand profiel

**GEWENSTE SITUATIE**

Binnen de beschikbare ruimte tussen de gevels kunnen aanliggend verhoogde fietspaden worden aangelegd. Een deel van de (onverharde) privé-oprit wordt hierdoor wel ingenomen.



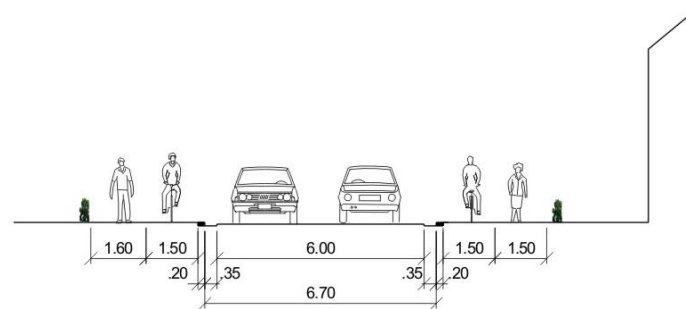
Gewenst profiel

**Profiel 3: Tussen bocht bij binnenrijden van de bebouwde kom en bocht Het Spijker (met o.a. achteringang van Het Spijker)**



**BESTAANDE SITUATIE**

Ter hoogte van de toegang tot de parking / bushalte aan de sporthal van Het Spijker werd een midden-eiland aangelegd met afslagstrook. De weg werd vanaf hier heringericht met een wegbreedte van 6 meter (excl. goten) en aanliggende verhoogde fietspaden.



Bestaande toestand met aanliggende verhoogde fietspaden

**GEWENSTE SITUATIE**

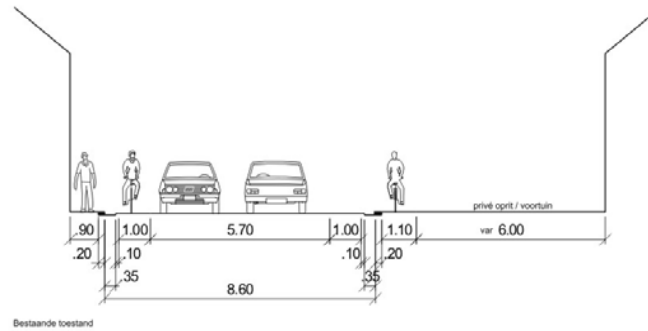
Het middeneiland is nogal verkeerstechnisch en biedt geen mogelijkheid voor voetgangers om in twee keer over te steken. Inbrengen van wat extra groen is aangewezen.

Het heringerichte profiel voldoet aan de eisen; de aandacht moet vooral gaan naar de continuïteit van de fietsvoorzieningen met een verzorgde aansluiting op de nog aan te leggen fietsinfrastructuur (zie profiel 2 en 4).

### Profiel 4: Bocht Het Spijker

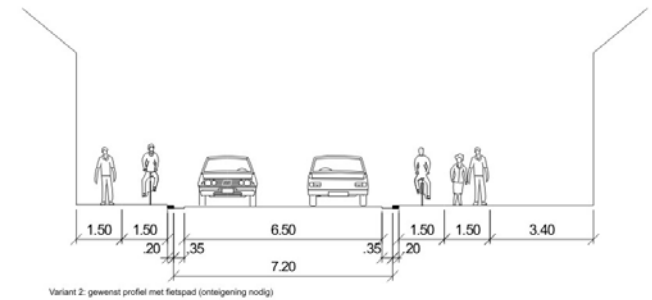
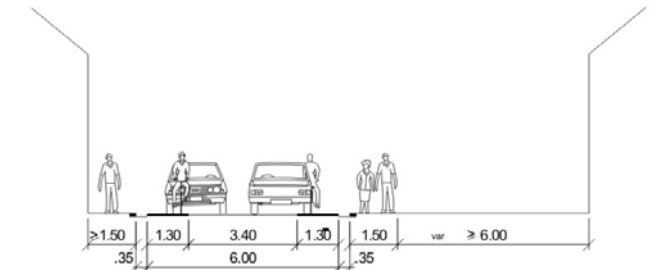
#### BESTAANDE SITUATIE

De bocht ter hoogte van Het Spijker is zeer gevaarlijk voor fietsers. De aanliggende verhoogde fietspaden houden hier op en gaan over in fietsstroken van 1 meter breed. Ook het voetpad aan de binnenzijde van de bocht is bijzonder smal (ongeveer 90 cm). Aan de buitenzijde van de bocht beschikken de woningen, die verder van de rijweg staan, over een verharde oprit of, voorbij de aansluiting met de smalle Postweg (enkelrichtingsstraat) over een voortuin.



#### GEWENSTE SITUATIE

Hier zijn twee varianten mogelijk met verschillende (budgettaire) gevolgen. Een **eerste variant** bestaat erin de fietspaden vóór de bocht op een veilige manier (met rugdekking) te laten overgaan in fiets-suggestiestroken, die weliswaar breder zijn dan de huidige fietsstroken. Binnen de bestaande eigendomsgrenzen kan met een versmalde rijbaan (met fietssuggestiestroken) het voetpad aan de binnenzijde nog wat verbreed worden. In een **tweede variant** wordt ervoor gekozen de fietspaden tot voorbij de bocht door te trekken. Dit impliceert de onteigening van een deel van de oprit / voortuinen.





---

**Profiel 5: Tussen Postweg en Antoon de Lalaingstraat  
(zij-ingang Het Spijker)**

**BESTAANDE SITUATIE**

Tussen de aansluiting met de Postweg en de Gustaaf Segersstraat springt de bebouwing opnieuw naar voren. De beschikbare breedte tussen de gevels bedraagt hier slechts 11,10 meter. Voorbij de G. Segersstraat is het iets breder (12,25 meter) en kan momenteel eenzijdig geparkeerd worden. Tegenover de G. Segersstraat bevindt zich één van de ingangen van Het Spijker (o.a. toegang tot de kleuterschool). Het kruispunt aan de Antoon de Lalaingstraat is zeer ruim gedimensioneerd en daardoor moeilijk oversteekbaar.

*Profielen zie volgende bladzijde*

**GEWENSTE SITUATIE**

Om de schooluitgang te accentueren en de snelheid te drukken zou de ganse zone van vóór de G. Segersstraat tot voorbij de A. De Lalaingstraat verhoogd kunnen worden aangelegd. De voetpaden kunnen door het versmallen van de rijbaan tot 6 meter en het voorzien van fietssuggestiestroken gevoelig verbreed worden. In deze zone kan door het plaatsen van hoogstammig groen de ruimtelijke kwaliteit verbeterd worden, in combinatie met het behoud van het merendeel van de parkeerplaatsen.

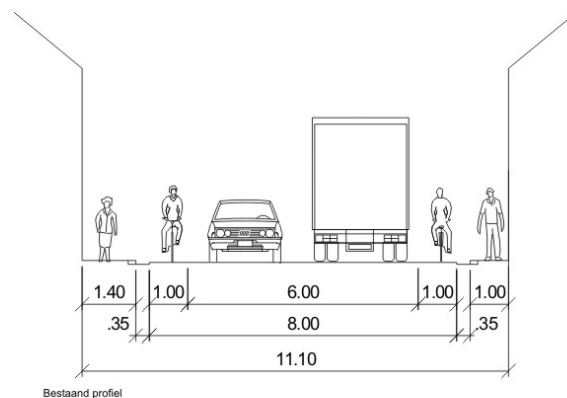
*Profielen zie volgende bladzijde*





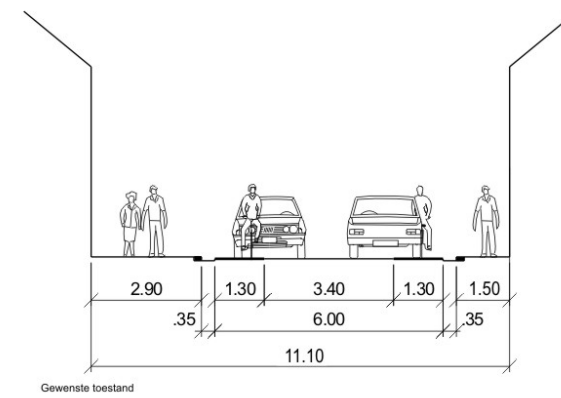
Impressie van mogelijk wegbeeld na herinrichting

Profielen bestaande toestand



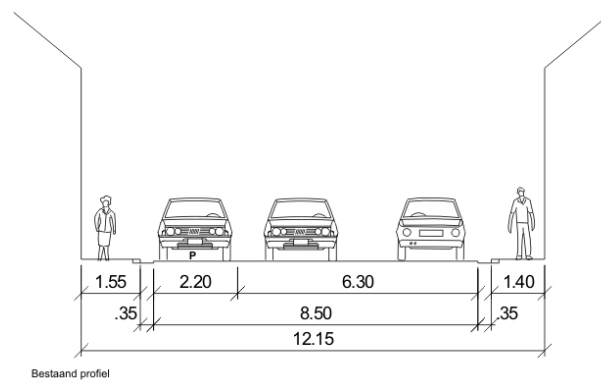
Bestaand profiel

Profielen gewenste toestand

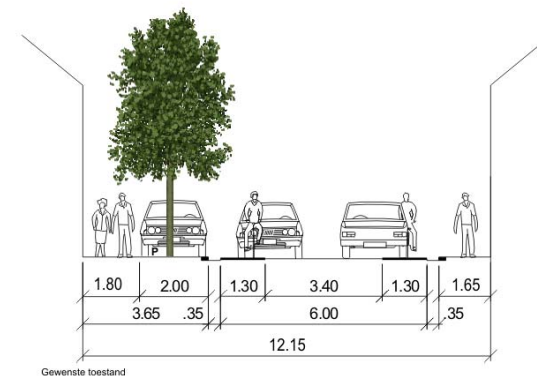


Gewenste toestand

Vóór de G. Segersstraat (rijdend richting centrum)



Bestaand profiel



Gewenste toestand

Tussen G. Segersstraat en A. De Lalaingstraat



Foto huidige situatie

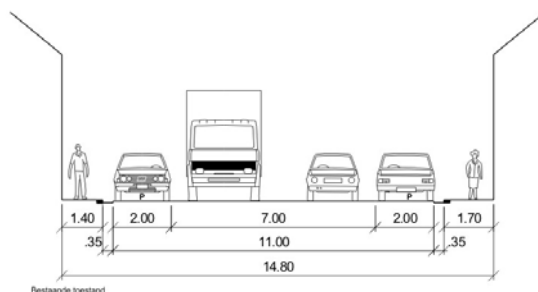


Impressie van mogelijk wegbeeld na herinrichting

### Profiel 6: Tussen Antoon de Lalaingstraat en Peperstraat

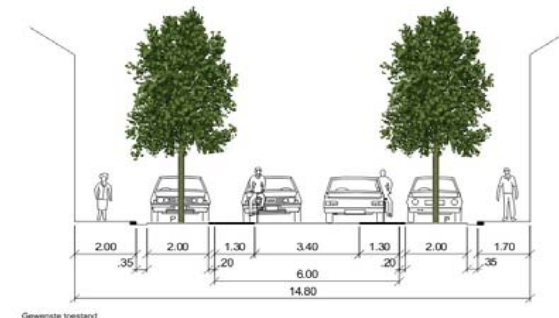
#### BESTAANDE SITUATIE

Voorbij de school kom je in het centrumgebied van Hoogstraten. Het centrumgevoel gaat echter wat verloren door de ruime dimensionering van de rijweg en het schrale beeld van de weg. Langs beide zijden van de weg kan geparkeerd worden.



#### GEWENSTE SITUATIE

Een smallere rijbaan met fietsuggestiestroken laat toe de voetpaden wat te verbreden zodat de verblijfskwaliteit toeneemt. Het aanplanten van bomen in de parkeerstrook en het verzorgen van het publiek domein (verlichting, straatmeubilair...) geeft de weg nog wat meer allure en accentueert het belang ervan als centrumstraat.

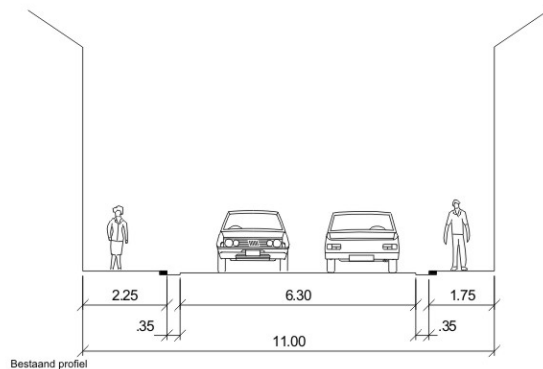




### Profiel 7: Tussen Peperstraat en Vrijheid

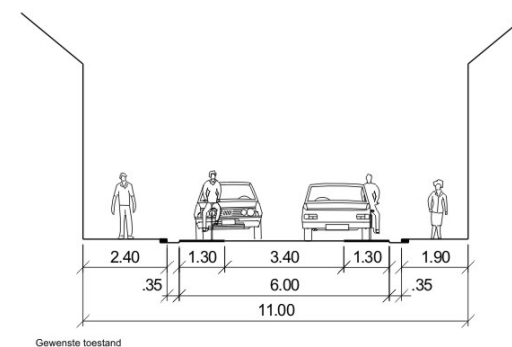
#### BESTAANDE SITUATIE

Net voor de aansluiting met de Vrijheid springt de bebouwing opnieuw in. De breedte tussen de gevels bedraagt op het smalste stuk slechts 11 meter.



#### GEWENSTE SITUATIE

Het doortrekken van het profiel van 6 meter met fietssuggestiestroken laat toe de voetpaden nog iets te verbreden.





---

## **BIJLAGE 2 / ROUTES UITZONDERLIJK VERVOER**

Het uitzonderlijk vervoer is gebonden aan specifieke routes die vastgelegd zijn door de Federale Overheidsdienst voor Mobiliteit en Vervoer. Deze zijn vooral belangrijk op het moment er wordt overgegaan tot herinrichting van de wegen.

De N132-N131 Weelde – Merksplas – Rijkevorsel – Brecht en de N146-N14 Meer – Hoogstraten – Rijkevorsel – Oostmalle – Lier zijn routes voor uitzonderlijk vervoer (categorie R2), de N124 niet. Deze routes vallen niet samen met de meest gebruikte routes door het gewone vrachtverkeer.

## **BIJLAGE 3 / FERRARISKAART OMGEVING HOOGSTRATEN**

Zie bijgevoegde kaart.







PROVINCIE ANTWERPEN

**HOOGSTRATEN T.T.V. FERRARIS**  
omstreeks 1770

..... ongeveer het tracé van  
de huidige N124

Bron: Ferrariskaart



**BIJLAGE 3**  
**EINDRAPPORT**  
oktober 2004