
Provincie Antwerpen – dienst Mobiliteit

MOBILITEITSSTUDIE VOOR DE ROL VAN DE N118 (GEEL - MOL – DESSEL – RETIE)
VOOR DE OMGEVING EN DE ONTSLUITING VAN DE KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN
GEEL EN MOL



EINDRAPPORT

november 2007

MANAGEMENTSSAMENVATTING	1
1 / INLEIDING	8
2 / OVERZICHT PLANPROCES EN VISIE VAN ACTOREN	10
3 / ALGEMENE UITGANGSPUNTEN EN DOELSTELLINGEN	12
3.1 / UITGANGSPUNTEN	12
3.2 / DOELSTELLINGEN	17
4. / RANDVOORWAARDEN UIT BESTAANDE PLANNINGSCONTEXT	26
4.1 / RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN	26
4.2 / SPANNINGSVELD M.B.T. INTERPRETATIE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN OP DE VERSCHILLENDE BELEIDSNIVEAUS	27
5 / DE ROL VAN DE N118 IN DE ONTSLUITING VAN DE REGIO	28
5.1 / RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	28
5.2 / VERKEERSKUNDIGE ONTWIKKELINGEN	38
5.3 / ANALYSE VERSCHUIVINGEN VAN DE VERKEERSSTROMEN VAN HET VRACHTVERKEER OP BASIS VAN HERKOMST BESTEMMINGSONDERZOEK	42
5.4 / OPBOUW - ANALYSE SCENARIO'S MULTIMODAAL VERKEERSMODEL ANTWERPEN	44
5.5 / BIJKOMEND ONDERZOEK MET BETREKKING TOT RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN KIEVERMONT, STENEHEI FASE 2 EN WOONWERKPARK GEEL	55
5.6 / OPENBAARVERVOERONTSLUITING	64
5.7 / FIETSONTSLUITING	64
5.8 / WEGENCATEGORISERING	65
5.9 / SYNTHESE MET BETREKKING TOT ROL VAN DE N118 VOOR DE ONTSLUITING VAN DE REGIO	66

6 / DE ROL VAN DE N118 IN DE ONTSLUITING VAN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED GEEL	69
6.1 / VERKEERSLEEFBAARHEID	69
6.2 / ONTWERPEND ONDERZOEK NAAR NIEUWE VERBINDING TUSSEN N118 EN PRIMAIR WEGENNET	74
6.3 / RUIMTELIJKE EVALUATIE TRACÉVARIANTEN NIEUWE VERBINDING N118 – PRIMAIR WEGENNET	80
6.4 / BESLUIT EVALUATIE TRACÉVARIANTEN NIEUWE VERBINDING N118 – PRIMAIR WEGENNET	87
7 / DE ROL VAN DE N118 IN DE ONTSLUITING VAN HET HOOFDDORP RETIE	88
7.1 / DOORTREKKING VAN DE RINGWEG	88
7.2 / BIJGESTUURDE ONTSLUITINGSSTRUCTUUR RETIE	88
8 / DE ROL VAN DE N118 IN DE ONTSLUITING VAN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED MOL EN HET HOOFDDORP DESSEL	95
8.1 / ONTWERPEND ONDERZOEK NAAR VERBINDING N18 EN N118 MOL DONK GOORMANSDIJK	95
8.2 / RUIMTELIJKE EVALUATIE TRACÉVARIANTEN VERBINDING N18 EN N118 DONK	99
9 / DRAAIBOEK: HET ACTIEPLAN – KRITISCH PAD VAN ACTIES	102
9.1 / HET ACTIEPLAN	102
9.2 / HET KRITISCH PAD VAN ACTIES	112
9.3 / BELANGRIJKE ONMIDDELIJK TE ONDERNEMEN STATIEGISCHE ACTIES	113
10 / BIJLAGEN	116

VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00
www.vectris.be - info@vectris.be

MANAGEMENTSSAMENVATTING

DOEL VAN DE STUDIE

De provincie Antwerpen bakent op dit ogenblik in het kader van de uitvoering van het provinciaal structuurplan de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol af in uitvoeringsplannen. Deze mobiliteitsstudie heeft als doel de rol van de N118 in Geel, Mol, Dessel en Retie duidelijk te bepalen binnen een visie op de regionale ontsluiting. Hierbij dient rekening gehouden met projecten en planprocessen binnen het gebied gelegen tussen de E34 en de E313. De studie zal als basis dienen voor verdere beslissingen op lokaal en bovenlokaal niveau, voor de afbakeningsprocessen Geel en Mol en voor de op te stellen ruimtelijke uitvoeringsplannen.

De optimalisatie van de ontsluiting van de bestaande bedrijventerreinen, de vraag naar de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen en de verbinding tussen de R14 / N19 en de N118 te Geel zijn momenteel de belangrijkste planologische vraagstukken voor het projectgebied.

OVERZICHT VAN HET PLANPROCES

Het projectverloop werd opgedeeld in drie fasen. De eerste oriënterende fase die eveneens de uitvoering van de nodige onderzoeken omvatte en het screenen van de ontsluitingsvisies werden reeds gerapporteerd in de oriëntatienota en het bijhorende onderzoeksrapport. In de tweede fase werden visies en concepten ontwikkeld en werden hun effecten onderzocht en geëvalueerd. Na terugkoppeling in de stuurgroepvergadering van 20 juni 2007 is beslist om bilateraal overleg te organiseren met de lokale besturen. In de derde fase is op basis van deze terugkoppeling het ontwerpend onderzoek verder uitgewerkt. Het betreft de tracévarianten in Geel, zowel noordelijk als oostelijk, het onderzoek voor de inrichting van de ringweg in Retie en de tracévarianten voor de verbinding tussen de N18 en N118 – Donk/Goormansdijk in Mol en Dessel.

Op initiatief van de IOK is op 4 september 2007 een overlegvergadering gehouden met de bestuursverantwoordelijken van de vier gemeentebesturen. Op deze vergadering is consensus gevonden over de voorgestelde visie van de categorisering, de noodzaak van de doortrekking en herinrichting van de ring van Retie en de voorgestelde nieuwe tracés. De noordelijke verbinding in Geel wordt door Geel en Retie naar voren geschoven als de meest optimale verbinding van de N118 met de R14. De gemeente Mol en Dessel hebben hiertegen geen bezwaar. Voor de nieuwe verbinding Donk/Goormansdijk zijn Mol en Dessel akkoord dat verder onderzoek hier uitsluitend zal moeten geven over de tracékeuze.

Op basis van deze besluiten is een voorstel van actieplan met een kritisch pad voor de verschillende acties opgesteld. Dit plan kan samen met het kritisch pad verder overlegd worden met de verschillende actoren.

De afsluitende stuurgroep vond plaats op 19 november 2007. De standpunten van de stuurgroepleden zijn opgenomen in de bijlage van dit rapport.

De opmaak van de studie werd begeleid door het dagelijks bestuur met een vertegenwoordiging van de provincie Antwerpen, het Vlaams gewest, de IOK en de stuurgroep. De coördinatie werd verzekerd door de provincie Antwerpen, dienst Mobiliteit.

PROBLEEMSTELLING

Problematische diffuse ontsluitingsstructuur (vracht)verkeer

Vandaag kent het projectgebied een diffuse ontsluitingsstructuur. Dit heeft tot gevolg dat heel wat doortochten doorheen kernen en woonlinten te zwaar belast worden met (vracht)verkeer. Dit is onder andere het geval in Geel centrum, voornamelijk ter hoogte van de doortocht St. Dimpna, de verbindingsstraat Katersberg die niettegenstaande de inrichting met talrijke verhoogde kruispunten als sluiproute wordt gebruikt en Ten Aard. In Mol zijn er ondanks de tonnagebeperking die geldt op de doortocht van de N18 doorheen het centrumgebied problematische doortochten van vrachtverkeer in de dealkernen Sluis, Achterbos, Millegem, Ginderbuiten en Ezaart. Daarnaast vormt ook het vrachtverkeer doorheen de recreatiepool gevormd door o.a. Zilverstrand, Zilvermeer, sunparks een probleem. De knelpunten in Dessel worden gevormd door de doortocht van de N18 doorheen het centrumgebied en de doortocht Witgoor die op de verbinding N18 en N136 is gelegen. In Retie ten slotte vormen zowel de doortocht van de N18 als de doortocht van de N118 in het centrumgebied vandaag een probleem voor de leefbaarheid van de kern.

Spanningsveld met de ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven

Dit spanningsveld is terug te vinden in de interpretatie van de ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven op de verschillende beleidsniveaus. De hogere beleidsniveaus benadrukken het belang van het Netegebied als kwetsbare onderlegger van de Kempische as. Het lokale niveau daarentegen heeft een hogere ambitie met betrekking tot de economische taakstelling en suggereert bijkomende bedrijventerreinen. In de ontwerpvisie van de afbakening van de kleinstedelijke gebieden (versie mei 2006) is het woon-werkpark aan de westzijde van de ring van Geel, het militair domein Kievermont met o.a. lokale bedrijvigheid en de stedelijke fragmenten Stenehei op grondgebied Dessel en het fragment poort Donk opgenomen.

Door IOK wordt het concept van het Campinaproject naar voor geschoven. De doelstelling van dit streekontwikkelingsproject bestaat uit het realiseren van een businesslink tussen de twee Kempense kennispolen (VITO/KHK) waarop enkele geconcentreerde economische polen kunnen worden ontwikkeld. Een primordiale en noodzakelijke voorwaarde voor de gesuggereerde bijkomende ontwikkelingen is een goede ontsluiting. Hiervoor wordt in de eerste plaats gedacht aan de realisatie van de nieuwe verbinding tussen de N118 en de N19/R14.

DOELSTELLINGEN

Doelstelling op bovenlokaal niveau

De basisdoelstelling is om een verkeersstructuur te ontwikkelen die aansluit bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Hiervoor wordt vertrokken van de gebiedsgerichte visie voor de oostelijke netwerken en het Netegebied, zoals geformuleerd in het provinciaal structuurplan. Voor de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol vormen de ontwerpvisies van de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen eveneens een basis voor de geformuleerde synthese van gebiedsgerichte visie. Deze ruimtelijke visie wordt vertaald naar afgeleide mobiliteitsdoelstellingen

Doelstellingen op lokaal niveau

De doelstellingen op lokaal niveau zijn opgenomen in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

DE ROL VAN DE N118 IN DE ONTSLUITING VAN DE REGIO

Geïntegreerde mobiliteitsvisie passend binnen het ruimtelijk beleid voor de streek

De gewenste functie van de N118 wordt bepaald op basis van een geïntegreerde mobiliteitsvisie die past binnen het ruimtelijk beleid voor de streek. Voor de onderbouwing van deze visie wordt vertrokken van de vooropgestelde ruimtelijke ontwikkelingen die op korte en middellange termijn de 'goedgekeurde geplande ontwikkelingen' omvatten. De revitalisering van het voormalig militair domein Kievermont te Geel en de uitbreiding van Stenehei fase 2 te Dessel zijn niet in de goedgekeurde ontwikkelingen opgenomen.

Op vraag van de stuurgroep is bijkomend onderzoek uitgevoerd specifiek voor de voorgestelde ontwikkelingen Stenehei fase 2 en Kievermont. Uit dit onderzoek blijkt dat deze mogelijke bijkomende ontwikkelingen geen probleem vormen voor de belasting van de wegvakken van de N118. De verknoping van de N118 ter hoogte van Geel en Retie is wel een probleem. Dit geldt eveneens voor de geplande en goedgekeurde ontwikkelingen. De conclusie is dat er bijzondere aandacht moet besteed worden aan de capaciteit van de nieuw in te richten knooppunten te Geel en Retie.

Op basis van nieuwe kengetallen die door het bureau BUUR, ontwerper van het masterplan Geel-west, zijn aangeleverd blijkt dat de vooropgestelde ontwikkelingen op termijn zullen leiden tot een ruimte verdubbeling van de huidige intensiteiten van het westelijk deel van de ringweg. Dit betekent geen problemen voor de capaciteit van de wegvakken van de R14 maar er zal wel rekening moeten gehouden worden met de toekomstige (her)inrichting van de knooppunten.

De aanbeveling met betrekking tot andere mogelijke bijkomende ontwikkelingen op lange termijn is, dat deze enkel kunnen binnen de vastgelegde juridische context na de opmaak van een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) waarbij telkens ook de effecten op de aansluitpunten van de N118 in Geel en Retie mee worden geëvalueerd.

Multimodale mobiliteitsvisie

De vooropgestelde mobiliteitsvisie is multimodaal. De mogelijkheid voor de optimalisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op functioneel en recreatief vlak bepaalt mee de ontsluiting van het projectgebied. Dit geldt ook voor de uitbouw van een ontsluitend (en op termijn mogelijk verbindend) openbaarvervoernetwerk tussen Geel – Retie – Dessel en Mol, waarin de N118 een belangrijkere rol kan opnemen.

Voor het autoverkeer vervult de N118 een interlokale verbinding tussen Geel – Dessel en Retie een verzamelende en ontsluitende functie voor de omliggende woongebieden en bedrijventerreinen.

Op basis van de gevoerde onderzoeken kan worden gesteld dat voor de N118, mits de nodige infrastructurele aanpassingen, een belangrijke rol is weggelegd als route voor vrachtverkeer in de regio Geel – Mol – Dessel – Retie. Een belangrijk voordeel hierbij is dat huidige knelpunten in de doortochten van kernen, centrumgebieden en woonlinten kunnen worden opgelost.

Samenhangend pakket van verkeerskundige maatregelen

Ieder voorgesteld scenario gaat uit van de realisatie van de Kempische Noord-zuidverbinding, de doortrekking en herinrichting van de ring van Retie en de realisatie van de verbinding N118-N18 Stenehei/Donk/Goormansdijk (langs het kanaal).

Op basis van de analyse van de doorgerekende scenario's blijkt dat een samenhangend pakket van maatregelen noodzakelijk is om zowel de vooropgestelde ruimtelijke ontwikkelingen als de vrijwaring van de verkeersleefbaarheid van de kernen in het projectgebied te kunnen garanderen. Het onderzoek geeft tevens aan dat naast de voorgestelde infrastructurele aanpassingen begeleidende maatregelen noodzakelijk zijn om centrumgebieden autolouwer te maken en om het zwaar verkeer uit de woonkernen te weren (tonnagebeperkingen). Deze randvoorwaarden zijn noodzakelijk om de verzamel functie van de N118 op bovenlokaal niveau te bewerkstelligen.

Op basis van de evaluatie van de scenario's met het multimodaal verkeersmodel stelde de projectleiding vast dat het scenario met de nieuwe oostelijke verbinding tussen de N118 en N71 (R14) goede potenties heeft voor de geleiding van bestemmingsverkeer naar het projectgebied. Deze nieuwe oostelijke verbinding heeft volgens de analyse op basis van het herkomst-bestemmingsonderzoek potenties voor de geleiding van bestemmingsverkeer naar het projectgebied. Door de vervanging van de bestaande gelijkgrondse spoorwegovergang door een ongelijkgrondse, wordt het verkeer automatisch richting ringweg gestuurd. Deze variant is bijgevolg minder afhankelijk van de begeleidende maatregelen om het centrumgebied verkeerslauer te maken. Nadelen zijn de blijvende verkeersdruk op de noordelijke

verbindingen tussen de N118 en N19 (Katersberg) en de ongelijke belasting van de R14. Het verkeersmodel geeft aan dat in de oostelijke variant de ring van Retie iets meer wordt belast en dat hier mogelijk ongewenste maasdoorsnijdende effecten zouden kunnen spelen. Ook de nieuwe noordelijke verbinding te Geel tussen de N118 en de R14 heeft belangrijke potenties. In deze variant zijn echter sterke maatregelen nodig om het centrumgebied verkeersluwer te maken. De blijvende verkeersdruk op de oostelijke verbindingen tussen de N118 en N71 (Kievermont – Castelsebaan) blijft wel een nadeel.

De oostelijke en de noordelijke ontsluiting zijn op basis van de modelresultaten ongeveer gelijkwaardig.

Voor de oplossing met de nieuwe noordelijke verbinding tussen de N118 en de R14 is er het aanvoelen van de gemeenten dat deze oplossing effectiever zal zijn. Voor deze oplossing is er een groter draagvlak en een unanimititeit tussen de gemeentebesturen.

Bijkomend werd vastgesteld dat het positieve effect van de verwijzing van verkeer naar de de primaire wegen N71–R14–N19 ook belangrijke gevolgen heeft op de locatie en het uitrustingsniveau van de knooppunten op de primaire wegen. Uit de modelanalyses blijkt dat de primaire wegen naast hun regionale verbindingfunctie ook een belangrijke rol te vervullen hebben in de ontsluiting van de stedelijke gebieden Geel en Mol. De projectleiding beveelt aan deze vaststelling terug te koppelen naar de streefbeeldstudie N19 –R14–N71. Een bijkomend onderzoek met het multimodaal verkeersmodel Antwerpen wordt aanbevolen.

Voorgestelde wegcategorisering

De projectleiding heeft op basis van de gevoerde onderzoeken en modelberekeningen de volgende herziening in de wegcategorisering voorgesteld:

- de selectie van de N18 tussen Mol en de E34 als secundaire weg type III met verbindingfunctie voor het openbaar vervoer en fietsverkeer op het bovenlokale niveau met behoud van de weerstandsfunctie voor het overige gemotoriseerde verkeer in Mol en met de nieuwe selectie van een weerstandsfunctie op de ring van Retie;
- de selectie van de N118 tussen R14 te Geel en E34 te Retie als secundaire weg type II met verzamelfunctie op bovenlokaal niveau.

DE ROL VAN DE N118 IN DE ONTSLUITING VAN DE KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN GEEL EN MOL VAN DE HOODDORPEN RETIE EN DESSEL

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Geel

In het onderzoek naar de rol van de N118 in de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Geel werd in eerste instantie de problematiek van de verkeersleefbaarheid ter hoogte van Geel St. Dimpna onderzocht. Daarnaast werden vrij vroeg in het proces de mogelijkheden voor een alternatieve verbinding tussen de N118 en de primaire weg onderzocht.

Het onderzoek naar de verkeersleefbaarheid op het lokale niveau te Geel St. Dimpna bevestigt de besluiten van de eerdere analyses die werden doorgevoerd in het kader van het onderzoek naar de rol van de N118 in de ontsluiting van de regio. Voor een duurzame oplossing voor de verkeersleefbaarheid in Geel St. Dypmna is niet alleen een nieuwe verbinding tussen de N118 en het primaire wegennet noodzakelijk. Bijkomend dienen ook in het centrumgebied van Geel de nodige ingrijpende flankerende maatregelen te worden genomen.

Ontsluiting van het hoofddorp Retie

In het onderzoek naar de rol van de N118 in de regio is in alle scenario's uitgegaan van de doortrekking van de ringweg te Retie tussen de N18 en de N118. Uit het modelmatig onderzoek blijkt dat deze doortrekking een meer gelijkmatige verdeling geeft van het verkeer tussen de N118 en de N18 tussen Retie en de E34. Naast de doortrekking van de ring is het ombouwen van de bestaande weginfrastructuur tot omleiding rond het centrum noodzakelijk. Deze ringinfrastructuur dient aangelegd in functie van de verkeersleefbaarheid en niet in functie van doorstroming. Bij de inrichting zal veel aandacht besteed worden aan het invullen van de weerstandsfunctie. Naast de doortrekking van de ringweg wordt een herinrichting van het centrumgebied van Retie vooropgesteld. Dit heeft tot gevolg dat het doorgaande verkeer en het zwaar vervoer uit het centrum wordt geweerd met als gevolg dat het centrum van Retie kan worden heringericht als verblijfsgebied.

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Mol en het hoofddorp Dessel

Vandaag vormt de N18 voor Dessel en het noordelijk gedeelte van de gemeente Mol de belangrijkste ontsluitingsweg. Voornamelijk de ontsluiting van het zwaar verkeer vormt in deze twee gemeente een belangrijk probleem. Door de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de N118 en de N18 ter hoogte van Mol Donk – Dessel Goormansdijk wordt een alternatieve route voor het zware verkeer gecreëerd. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om tonnagebeperingen in te stellen voor de woongebieden in beide gemeenten die vandaag belast worden met doorgaand zwaar verkeer. Het optimale tracé dient nog bepaald door verder onderzoek.

HET ACTIEPLAN

In het actieplan is een samenhangend pakket van maatregelen voorgesteld en is ook een volgorde van acties opgesteld op korte, middellange en lange termijn met een bijhorend kritisch pad. Tevens is een indicatieve brutoraming opgenomen voor de realisatie van de voorgestelde nieuwe infrastructuur te Geel, Mol.

De realisatiewaarde van dit hele pakket van maatregelen die onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden, vergt een engagement van alle bestuursniveaus. Daarom heeft de projectleiding het voorstel gelanceerd om als eerst onmiddellijk te ondernemen actie een protocol af te sluiten tussen de gemeenten Geel, Mol, Dessel, Retie, de provincie Antwerpen en het Vlaamse gewest. Met dit protocol engageren de partners zich met betrekking tot de gefaseerde uitvoering van het actieplan.

Het actieplan omvat een aantal procedurele acties die te maken hebben met ruimtelijke beleidsdocumenten, uitvoeringsdocumenten en beleidsvisies en verkeers- en vervoerplannen.

Andere acties betreffen de ruimtelijk strategische projecten met betrekking tot bedrijvigheid en wonen en de verkeerskundige strategische projecten voor het gemotoriseerd verkeer per deelgebied. Daarnaast worden ook verkeerskundige trajecten ten behoeve van het openbaar vervoer en fietsontsluiting voorgesteld.

Deze voorstellen moeten beleidsmatig nog verankerd worden. De studie legt evenwel de nadruk op de samenhang van de verschillende acties.

BESLUIT

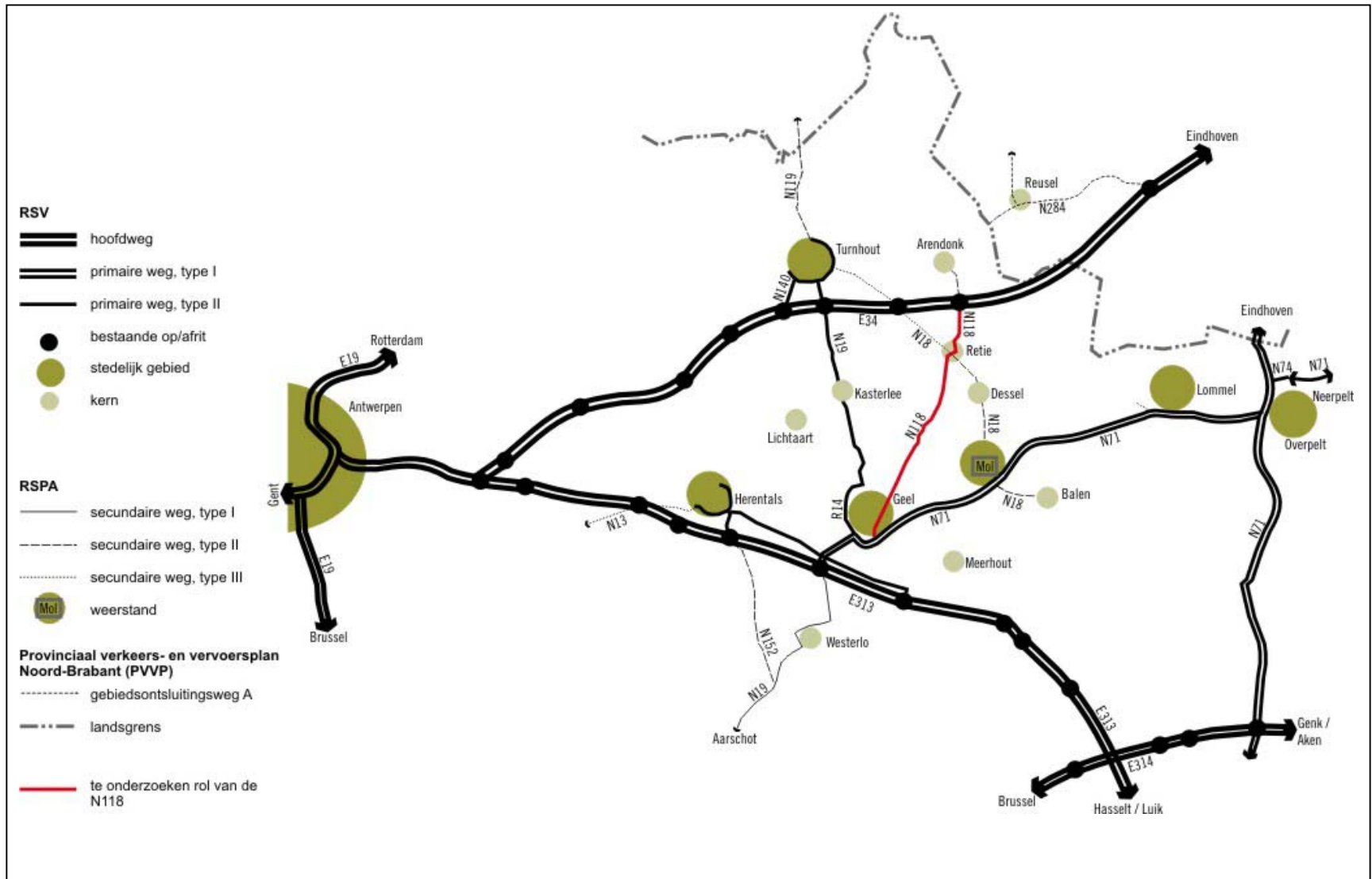
De studie geeft een goed inzicht in de problematiek van het projectgebied. Een grondige ruimtelijke en verkeerskundige analyse is uitgevoerd en de impact van ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen is bestudeerd. Het verkeerskundig onderzoek was zeer uitgebreid met zowel tellingen, herkomst bestemmingsonderzoek, enquêtering en modelanalyse.

Daarnaast is voor de nieuw en her in te richten infrastructuur ontwerpend onderzoek gebeurd waarbij de haalbaarheid van de voorgestelde maatregelen en de kostprijs hiervan in beeld is gebracht.

De studie heeft dan ook een antwoord op de belangrijkste planologische vraagstukken voor het gebied en reikt met het opgestelde actieplan een kader aan.

De projectverantwoordelijke
Marc Vanhee

SITUERING N118 WEGENCATEGORISERING



1 / INLEIDING

AANLEIDING EN DOEL VAN DE OPDRACHT

In het kader van de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen (RSPA) bakt de provincie op dit ogenblik in uitvoeringsplannen de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol af. Deze mobiliteitsstudie heeft als doel de rol van de N118 in Geel, Mol, Dessel en Retie duidelijk te bepalen binnen een visie van de regionale ontsluiting. Hierbij dient rekening te worden gehouden met projecten en planprocessen binnen maas 5 tussen E34 en E313. De studie zal als basis dienen voor verdere beslissingen op lokaal en bovenlokaal niveau, voor de afbakeningsprocessen Geel en Mol en voor de op te stellen ruimtelijke uitvoeringsplannen.

De optimalisatie van de ontsluiting van de bestaande bedrijventerreinen, de vraag naar de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen en de verbinding tussen de R14 / N19 en de N 118 te Geel zijn momenteel de belangrijkste planologische vraagstukken voor het projectgebied.

PROJECTVERLOOP

Het projectverloop wordt conform het bestek opgedeeld in drie fasen:

- Fase 1: oriëntatiefase
- Fase 2: uitwerking van de visie
- Fase 3: actieplan

De eerste oriënterende fase die eveneens de uitvoering van de nodige onderzoeken omvatte en het screenen van ontsluitingsvisies werden reeds gerapporteerd in de oriëntatienota en het bijbehorende onderzoeksrapport. In de 2e fase werden visies en concepten ontwikkeld en werden hun effecten onderzocht en geëvalueerd.

In fase 3 ten slotte werd het actieplan ontwikkeld. De resultaten van het ganse projectverloop zijn samengebracht in het eindrapport dat nu voorligt.

De opmaak van de studie werd begeleid door het dagelijks bestuur, de stuurgroep en de provinciale auditcommissie. De coördinatie en leiding werd verzekerd door de provincie Antwerpen, dienst Mobiliteit.

Dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur volgde de vordering van de werkzaamheden op, besprak mogelijke heroriëntaties, keurde interimverslagen goed en nam alle nodige beslissingen met het oog op het vlotte verloop van de studie. Het dagelijks bestuur bestaat uit:

- provincie Antwerpen dienst Mobiliteit;
- provincie Antwerpen dienst Ruimtelijke Planning;
- Vlaams Gewest afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid Antwerpen;
- Vlaams Gewest, Agentschap Infrastructuur Antwerpen;
- IOK;
- VECTRIS, opdrachtnemend studiebureau.

Stuurgroep

De stuurgroep stuurde en begeleidde de opmaak van de mobiliteitsstudie. Ze was inhoudelijk betrokken bij de studie en formuleerde bevindingen, visies en concepten. In een eerste stuurgroepvergadering bij het begin van fase 2 werden de oriëntatienota en de aanzet tot scenario's besproken. Op basis van de reacties werd verder gewerkt aan de scenario's. De stuurgroep komt opnieuw samen voor de bespreking van de uitgewerkte en geëvalueerde visies en concepten.

Samenstelling van de stuurgroep:

- voorzitter: gedeputeerde Inga Verhaert;
- provincie Antwerpen dienst Mobiliteit;
- provincie Antwerpen dienst Ruimtelijke Planning;
- Vlaams Gewest afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid Antwerpen;
- Vlaams Gewest, Agentschap Infrastructuur Antwerpen;
- Vlaams Gewest afdeling Ruimtelijke Planning;
- IOK;
- VOKA Kempen;
- gemeente Geel;
- gemeente Mol;
- gemeente Dessel;
- gemeente Retie;
- VECTRIS.

Bilateraal overleg

Bijkomend werd na de stuurgroepvergadering een bilaterale overlegronde met betrokken lokale besturen georganiseerd. Tijdens de stuurgroepvergadering werd het thema 'de rol van de N118 in de regio' centraal gesteld. Bij de bilaterale overlegmomenten kon vervolgens verder worden ingezoomd op de meer specifieke thema's met betrekking tot de rol van de N118 in de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol en de hoofddorpen Retie en Dessel. Aansluitend werd in samenspraak met het opdrachtgevend bestuur door de IOK op 4 september 2007 een overlegvergadering gehouden met de bestuursverantwoordelijken van de vier gemeentebesturen. Op deze vergadering werd een consensus gevonden over de voorgestelde visie van de categorisering en de keuze van de tracévarianten voor de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen (zie verslagen in bijlage).

2 / OVERZICHT PLANPROCES EN VISIE VAN ACTOREN

Het overzicht van het planproces wordt in bijgevoegde tabel geschetst. Na de toelichting en de bespreking van de oriëntatienota, onderzoeksrapport en de nota aanzet opbouw scenario's tijdens de stuurgroep werd de oriëntatienota aangevuld met de schriftelijke bemerkingen van de stuurgroepleden. Deze definitieve versie werd vervolgens ter goedkeuring voorgelegd aan en goedgekeurd door de Bestendige Deputatie.

Bilateraal overleg

Bij de uitwerking van de visie werd vertrokken van de onderzoeksresultaten van de eerste fase van de mobiliteitsstudie en de bemerkingen van de stuurgroepleden. Dit document 'aanzet eindrapport' omvat de weerslag van de scenario-opbouw en het onderzoek op regionaal en lokaal niveau.

Ook nu worden de resultaten van de tweede fase 'uitwerking van de visie' voorgelegd aan de stuurgroep. Het opdrachtgevend bestuur vindt het belangrijk dat de stuurgroep de nodige ruimte krijgt om te reageren op de opbouw en de evaluatie van de scenario's. Daartoe zal na de stuurgroepvergadering bijkomend een bilateraal overleg met betrokken actoren worden georganiseerd. Op die wijze ontstaat een tweeledige toetsing van de onderzoeksresultaten:

- Tijdens de stuurgroepvergadering wordt het thema 'de rol van de N118 in de regio' centraal gesteld.
- Bij de bilaterale overlegmomenten kan vervolgens verder worden ingezoomd op de meer specifieke thema's met betrekking tot de rol van de N118 in de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol en de hoofddorpen Retie en Dessel.

Verder procesverloop

Dit document 'aanzet eindrapport' wordt voorgelegd aan de stuurgroep en verder is toegelicht tijdens de bilaterale ovelgemomenten. Pas nadat de standpunten en de bemerkingen van de stuurgroepleden gekend zijn wordt de uitwerking van het actieplan aangevat. Dit wordt actieplan wordt samen met de schriftelijke bemerkingen van de stuurgroep en de resultaten van het bilateraal overleg toegevoegd aan deze nota. Dit finale eindrapport zal vervolgens ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Provinciale Audit Commissie (PAC) de Bestendige Deputatie.

PROCESBESPREKING	OVERLEG MOMENTEN				OPMERKINGEN / AANDACHTSPUNTEN
	DAGELIJKS BESTUUR	STUURGROEP	BILATERAAL OVERLEG	AUDIT	
FASE 1 – ORIENTATIEFASE					
Projectverloop, projectorganisatie en procesbewaking Gegevensverzameling Ruimtelijke en verkeerskundige situering projectgebied	22/08/2006				
Bespreking resultaten verkeerskundig onderzoek Problemen / bedreigingen – kwaliteiten / potenties	25/09/2006				
Ontwerp oriëntatienota Ontwerp onderzoeksrapport Aanzet ruimtelijke scenario's	07/11/2006				
Oriëntatienota en onderzoeksrapport, versie 2 Nota aanzet opbouw scenario's Mobiliteitseffecten ruimtelijke scenario's	18/12/2006	16/02/2007			mondelinge en schriftelijke reactie
FASE 2 – UITWERKING CONCEPTVISIE MET STATUUT N118 (GEEL – MOL – DESSEL – RETIE) VOOR DE OMGEVING EN DE ONTSLUITING VAN DE KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN GEEL EN MOL					
Conceptvisie op de ruimtelijke en verkeersstructuur op mesoniveau	19/03/2007				
Conceptvisie op de rol van de N118 in de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol	18/04/2007				
Kwalitatieve en kwantitatieve evaluatie van de scenario's en concepten	14/05/2007	20/06/2007	Overleg met betrokken actoren		mondelinge en schriftelijke reactie
FASE 3 –ACTIEPLAN					
Uitwerking actieplan en eindrapport	8/08/2007 17/09/2007 2/10/2007	19/11/2007			

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).

In de maas waar het projectgebied zich situeert is de N18 tussen Turnhout en Retie geselecteerd als secundaire weg type III. De N118 tussen Arendonk en Retie en de N18 tussen Retie en Mol kregen de selectie van secundaire weg type II. De N18 sluit evenwel niet aan op de N71 (primaire II) maar eindigt voor Mol-centrum dat als weerstand is aangeduid. Deze secundaire weg type II krijgt bijgevolg een verzamelende functie in het oosten van de maas 5 (tussen E34 en E313). De primaire wegen N71 en N19 zijn verantwoordelijk voor de verbindende functie.

In het RSPA werd de N118 tussen Retie en Geel niet geselecteerd als een secundaire weg. Anderzijds werden in het kader van de opmaak van de ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de afbakening van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol een aantal planologische vraagstukken naar voor geschoven met als onderwerp de rol van de N118 voor de omgeving en de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol. Vandaar dat het onderzoek naar deze rol die de N118 dient te vervullen het onderwerp uitmaakt van deze mobiliteitsstudie. Deze studie moet met andere woorden de ontstane onduidelijkheid die er is ontstaan over de al dan niet bij te sturen categorisering wegwerken.

3.1.2 / ONTSLUITING KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN GEEL EN MOL – (HER)ONTWIKKELING BEDRIJVENTERREINEN

De kleinstedelijke gebieden Geel en Mol maken deel uit van het stedelijk netwerk 'de Kempische as'. De rol van dit gebied ligt vooral in zijn industrieel-economische functie en in de ontwikkeling van de elkaar aanvullende (intensieve) toeristisch-recreatieve activiteiten die door landschappelijke troeven kunnen worden gevaloriseerd.

Essentieel in het RSV is het onderscheid tussen **stedelijke gebieden** en het **buitengebied**. In stedelijke gebieden wordt gekozen voor een aanbodbeleid inzake wonen, bedrijvigheid, recreatie... In het buitengebied wordt een complementair beleid gevoerd dat vertrekt vanuit de essentiële buitengebiedfuncties landbouw, natuur en bos en wonen en werken.

Het afbakenen van de gebieden van de agrarische en natuurlijke structuur is volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een specifieke taak voor het Vlaams Gewest. Voor regio Neteland is op dit ogenblik een gewenste ruimtelijke structuur opgesteld. Op basis van deze visie zal na overleg met gemeenten, provincie en belangenorganisaties een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgesteld.

Het RSV stelt als algemene visie dat de **economische activiteiten** moeten geconcentreerd worden op plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen. Nieuwe economische activiteiten van regionaal belang en herlokalisatie van bestaande regionale bedrijven worden voorzien in:

- de geselecteerde stedelijke gebieden: Geel en Mol;
- de gemeenten gelegen en het economisch netwerk van het Albertkanaal (ENA): Geel;
- in de als economische knooppunt geselecteerde gemeenten die niet tot één van beide voormelde categorieën behoren: geen selectie in projectgebied.

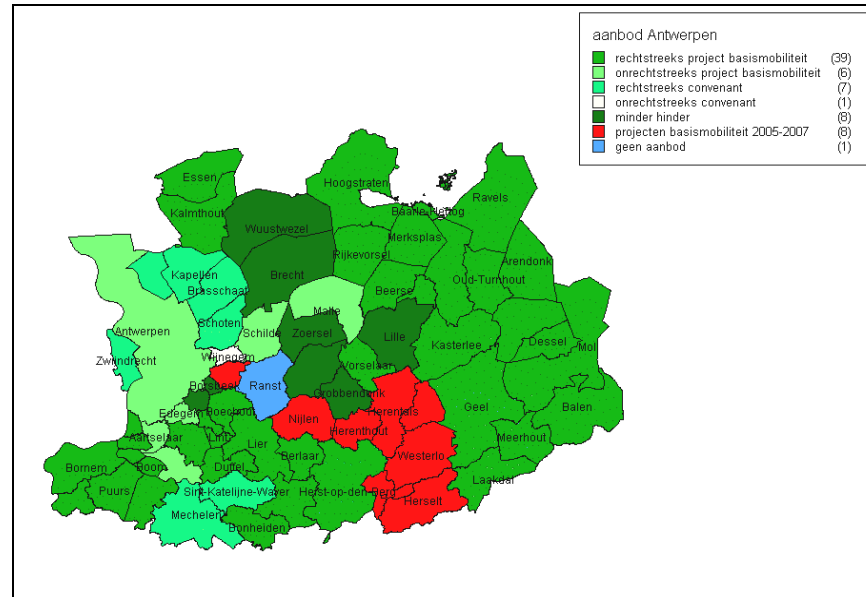
De provincie bakent de regionale bedrijventerreinen af in o.a. de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden. Het Vlaams Gewest bakent, in overleg met de provincie en de gemeente, de bedrijventerreinen af voor de herlokalisatie en uitbreiding van historisch gegroeide bedrijven buiten de economische knooppunten. De gemeente bakent de lokale bedrijventerreinen af.

Het is niet de bedoeling van deze studie om de toekomstige economische structuur van het projectgebied vast te leggen. Wel kan een onderzoek worden verricht naar de maximale draagkracht van de wegen. Hierop kan vervolgens de gewenste ruimtelijke ontwikkeling worden afgestemd. In het onderzoek naar de draagkracht van de wegen werd er wel gewerkt met een aantal ruimtelijke ontwikkelingsscenario's. Het vastleggen van een definitief programma van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen zal zeker meer onderzoek vragen.

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 het projectgebied te verminderen. Dit gebied kenmerkt zich immers van oudsher als een gebied met een zwakke bediening.

Basismobiliteit is ingevoerd in het hele gebied. In Geel en Mol rijden samen een 5 tal belbussystemen. Retie en Dessel hebben eveneens een belbussysteem dat Brasel, Werbeek Witgoor en Postel bedient. Eventueel bijkomende halten zijn mogelijk.



Aanbod basismobiliteit Antwerpen

Op de N118 rijden daarnaast een paar 'functionele spitsritten' (schoolbussen lijnen 380-381 (via Witgoor (sommige) en Brasel) en een dienst die qua dienstregeling is afgestemd op werknemers naar/van de bedrijvzone Geel-Oevel (lijn 382 via Achterbos, Zelm, Castelsebaan en Europese school). De Europese school wordt ook bediend door één rit (van lijn 307) van en naar het station van Mol i.f.v. de schooluren.

Dessel is vragende partij voor een meer structurele openbaarvervoerdienst naar Geel. Momenteel loopt de basisbediening op de relatie Dessel-Geel via Mol, met een overstap en een ritduur van ca. 39 à 46 minuten (van Markt tot Markt). Deze lange ritduur is vooral te wijten aan de doortocht van Mol en de afstemming op de trein. Een rechtstreeks tracé via Brasel op de N118 wordt gereden in 18 minuten (huidige ritduur met een schoolbus op lijn 380 tijdens de spits), hoewel de afstand nauwelijks 3 km korter is. De relatie Retie Markt-Geel Markt via Dessel en Brasel komt dan op 23 minuten, t.o.v. 45 à 51 minuten via Mol.

Resultaten Routeplanner Dessel Geel

van	naar	v	a	lijn	reistijd
var. 1 via N18-N103-N71					
dessel markt	mol station	10,16	10,25	391	9'
mol station perron 1	mol station perron 1	10,25	10,34	wachten	9'
mol station perron 1	geel markt	10,34	11,02	307	28'
					46'
var. 2 via N18 en spoorweg					
dessel markt	mol station	10,36	10,45	470	9'
mol station	mol station	10,45	10,57	wachten	12'
mol station	geel station	10,57	11,03	IR e	6'
geel station	geel markt	11,03	11,15	wandelen	12'
					39'
var. 3 via N118					
dessel markt	geel markt	7,55	8,13	380	18'
					18'

bron: routeplanner De Lijn

Reistijden via huidig wegennet

Een lijn Geel - Retie via de N118 is denkbaar op het verbindend niveau (wat betekent dat vrij direct van woonkern tot woonkern wordt gereden). Een eventuele omweg via Dessel zou het draagvlak behoorlijk kunnen verhogen en een dergelijke lijnvoering zou nog steeds beantwoorden aan het criterium voor een verbindende lijn.

De structuur van de bebouwing in het gebied ten zuiden van het kanaal Bocholt-Herentals, met zijn verspreide bebouwing en bedrijvenzones, maakt dat hier ontsluitende openbaarvervoersystemen beter geschikt zijn. Momenteel worden op het grondgebied van Geel en Mol reeds belbussen ingezet in het kader van de basismobiliteit. Eventueel kunnen bijkomende belbushaltes ingericht worden. Belbusssystemen zijn evenwel niet geschikt voor spitsverkeer. Wanneer zich bijna dagelijks vaste verkeersstromen voordoen in bepaalde belbusgebieden, is het wenselijk de belbus te vervangen door een vaste lijnvoering. In een dergelijk geval vervalt de verplichte reservering en kan mogelijk met groter materieel worden gereden volgens een vaste route en met vaste haltes.

In het kader van het Netmanagement evalueert De Lijn over een periode van ca. 6 jaar het openbaarvervoeraanbod binnen de gehele entiteit Antwerpen met het oog op netaanpassingen of nieuwe initiatieven. Momenteel is een netmanagementstudie aan de gang in de streek Turnhout – Hoogstraten - Brecht. Een datum voor de evaluatie in het gebied tussen de N18 en N118 is nog niet vastgelegd. Deze regio komt dus te vroegste in de periode 2008-2009 aan bod. Het onderzoek volgt dan een bepaalde methodiek met enquêtes en modellering.

In functie van het bedrijfsvervoerplan Geel-Westerlo wordt door De Lijn een zestal bijkomende lijndiensten onderzocht in aansluiting op de schiften van de bedrijvenzones. Deze lijnvoeringen hebben echter geen betrekking op het projectgebied. Zo is er bijvoorbeeld een lijn van Retie naar de bedrijvenzone Geel-Westerlo opgenomen, die een route volgt via Mol, Ezaart en Bel.

3.1.4 / BOVENLOKAAL FIETSNETWERK

Voor het fietsverkeer wordt het provinciaal bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk als wensstructuur beschouwd. De N118 is geselecteerd als bovenlokale functionele route. Momenteel zijn over de ganse lengte van de N118 in het projectgebied fietspaden aanwezig. In het buitengebied zijn deze vrijliggend. In de centrumgebieden van Geel en Retie zijn de fietspaden (deels verhoogd) aanliggend. Bijzondere aandacht dient te worden besteed aan de beveiliging van het dwarsend fietsverkeer, niet enkel op de functionele, maar ook op de recreatieve fietsroutes (knooppuntenetwerk).

De dienst Toerisme Provincie Antwerpen (TPA) heeft voor de Antwerpse Kempen een recreatief knooppuntenstelsel uitgewerkt. Het netwerk kruist de N118 in het projectgebied op acht plaatsen:

- Katersberg
- Ericastraat
- Belgiëlaan
- Sas VI (ongelijkgronds onder de kanaalbrug)
- Heide
- Kastelsedijk
- Molendijk
- Boseind

Op twee plaatsen volgt de recreatieve fietsroute tijdelijk de N118. Dit is het geval in Geel tussen de Ericastraat en de Belgiëlaan en in Dessel tussen Heide en Kastelsedijk. Op de oversteekpunten van de fietsroute zijn geen bijzondere oversteekvoorzieningen gerealiseerd. Tussen Heide en Kastelsedijk zou het oversteken van de N118 kunnen worden voorkomen indien aan de westelijke zijde (plaatselijk) dubbelrichtingsfietsverkeer mogelijk zou zijn.

3.2 / DOELSTELLINGEN

3.2.1 / DOELSTELLINGEN OP BOVENLOKAAL NIVEAU

De basisdoelstelling is om een verkeersstructuur te ontwikkelen die aansluit bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Daarom wordt vertrokken van de gebiedsgerichte visie voor de Oostelijke netwerken, zoals die is geformuleerd in het RSPA. Voor de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol vormen de ontwerpversies van de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen met betrekking tot de afbakening van de kleinstedelijke gebieden eveneens een basis voor de hieronder geformuleerde synthese van gebiedsgerichte visie. Deze ruimtelijke visie wordt vertaald naar afgeleide mobiliteitsdoelstellingen.

			Visie
ENA en Kempische as versterken de stedelijke en economische structuur. Herentals – Geel Punt als provinciale ‘Kempische Poort’	ENA: goede multimodale bereikbaarheid en sterke functionele banden met grootstedelijk Antwerpen Kempische as: complementaire versterking economische, recreatieve en toeristische potenties	ENA heeft andere potenties dan Kempische as, die moeten worden benut om economische hoofdfunctie te versterken. Aanleg IJzeren Rijn kan belangrijke impuls geven aan netwerken.	Kempische poort is voor provincie Antwerpen een multimodaal logistiek centrum van provinciaal niveau. Het middengebied van het netwerk (gedeelten Mol en Geel) heeft een lagere dynamiek. N71 en IJzeren Rijn ondersteunen knooppunten en worden niet gezien als lint. Een intern openbaarvervoersysteem verhoogt de samenhang binnen het gebied.

			Visie
Geel en Mol als verdichtingspunten	<p>Verdichting en aangepaste ontsluiting kleinstedelijke gebieden in Kempische as ter vrijwaring van het omliggend Netegebied</p> <p>Uitbouw stationsomgevingen mede ondersteund door heractivering IJzeren Rijn</p>	<p>Geel bouwt als verdichtingspunt verder op bestaande bovenlokale functies. Open structuur van Geel wordt omgevormd tot een sterke verdichte kleinstedelijke structuur.</p>	<p>M.b.t. externe ontsluiting in ontwerpversie afbakening kleinstedelijk gebied Geel: Duidelijke ontsluiting van het stedelijk gebied: 'de realisatie van de verbinding van de N118 met R14 dient verder te worden onderzocht'.</p> <p>Bundelen van ontwikkelingen in woon-werkpark</p> <p>Compacte stad binnen en grootschalig openruimtegebied</p> <p>Militair domein maakt deel uit van kleinstedelijk gebied, verbonden met het centrum via de oude spoorlijn.</p>
		<p>Mol heeft een belangrijke positie en rol t.o.v. omringend buitengebied. Mol kenmerkt zich door enkele functies van bovenlokaal niveau.</p> <p>Regionale activiteiten op goed bereikbare plaatsen aan de rand van het kleinstedelijk gebied.</p>	<p>M.b.t. externe ontsluiting in ontwerpversie afbakening kleinstedelijk gebied Mol: Kruispunten als strategische punten voor ontwikkeling: b.v. poort t.h.v. knooppunt N18 – kanaal Bocholt –Herentals, met brug als landschappelijk merkpunt en de aanwezigheid van o.a. sites Balmatt, Verlipac.</p>

			Visie
Netegebied als kwetsbare onderlegger van Kempische as	<p>Vrijwaren en versterken openruimteverbindingen</p> <p>Faciliteren van een goed functionerende landbouw is zeer belangrijk (toegankelijkheid percelen...).</p> <p>Geen bijkomend gemotoriseerd verkeer aantrekken</p> <p>Stimuleren van zachte recreatie</p>	<p>Twee Netegebieden aan beide zijden van de Kempische as: zandrug scheidt en bindt beide delen.</p> <p>Netes en bekenstelsel als ruggengraat van de deelruimte</p> <p>Reeds uitgebouwd recreatief fietsnetwerk; oversteekpunten met N118 zijn niet specifiek beveiligd.</p>	<p>Bijkomende doorsnijding van landbouwgebied zo veel mogelijk vermijden</p> <p>Sterk verkeersgenererende ontwikkelingen vermijden</p> <p>Uitbouw van fietsnetwerken</p>
Kanaal Bocholt - Herentals: natuurlijke, landschappelijke en recreatieve drager	<p>Ontsluiting van watergebonden bedrijven koppelen aan natuurlijke, landschappelijke en recreatieve functie</p>		<p>Kanaal Bocholt – Herentals is secundaire waterweg met naast beperktere economische ook een natuurlijke en recreatieve betekenis.</p>

3.2.2 / DOELSTELLINGEN OP LOKAAL NIVEAU

De doelstellingen op lokaal niveau komen in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen duidelijk naar voor. Hierbij wordt in de verschillende plannen rekening gehouden met een aantal sleutelbegrippen:

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

Visie m.b.t. projectgebied in GRS Geel (def. goedkeuring 11/05/06) en gemeentelijk mobiliteitsplan (conform verklaard april 2001)		Afgeleide mobiliteitsdoelstellingen op lokaalniveau
Verdere ontwikkeling en uitbreiding van de bedrijvigheid op het grensgebied Geel-Retie-Dessel betekent een bijkomende bedreiging voor St.-Dimpna enerzijds en Katersberg anderzijds, indien de N118 gebruikt wordt als ontsluitingsroute.	Haalbaarheidsstudie N118 GRS suggereert de N118 inclusief de doortrekking naar de N19 te selecteren als secundaire weg type 2. Deze suggestie houdt enerzijds rekening met de visie-elementen van het GRS maar ook met de (recente) ontwikkelingen in de buurgemeenten die invloed hebben op de verkeersdrukte op de huidige N118.	Optimaliseren van veiligheid en leefbaarheid in centrumgebied St.-Dimpna en woonlint Katersberg
Indien primaire wegenis tussen Kasterlee en Geel wordt gerealiseerd via gewestplantracé, worden Ten Aard en woonlint Dr. Van de Perrestraat ontlast van doorgaand verkeer.	Downgraden huidige Turnhoutseweg en Dr. Van de Perrestraat naar lokale weg	Optimaliseren van veiligheid en leefbaarheid in centrumgebied Ten Aard en woonlint Dr. Van de Perrestraat
Herbestemming militair domein op middellange termijn	Afhankelijk van afbakening van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Geel en de categorisering van het wegennet (provinciale bevoegdheid) Verbinding N118 met primaire wegennet is bindende voorwaarde voor een herbestemming militair domein naar hardere en/of mobiliteitsgenererende functies.	Optimaliseren van veiligheid en leefbaarheid in centrumgebied St.-Dimpna en woonlint Katersberg
Herstel van historisch dubbelplein Sint-Amands – St.-Dimpna d.m.v. aangepaste ontsluiting binnenstad	Alternatieve ontsluiting N118 – R14, ontmoediging doorkruisen binnenstad d.m.v. circulatiemaatregelen, parkeerroutesysteem en herinrichting van de publieke ruimte	Optimaliseren van veiligheid en leefbaarheid in binnenstad – herinrichting St.-Dimpna als verblijfsgebied

		Afgeleide mobiliteitsdoelstellingen op lokaal niveau
<p>Mol behoort tot Doelstelling 2-gebied. Europese steun om toeristische infrastructuur verder uit te bouwen alsook milieutechnologievallei op de grens tussen Mol en Dessel (aansluitend op het VITO)</p> <p>Verder: bedrijventerrein Verlipack, renovatie vervuilde Balmattsite en PRUP bijkomende regionale bedrijventerrein Stenehei (Dessel)</p>	<p>Kleinstedelijk gebied als stedelijk netwerk: met de industriezone Mol-Donk als een strategisch punt binnen de noordelijke poort</p> <p>Ontsluiting bedrijventerreinen Mol – Dessel via N118 gekoppeld aan onderzoek verbinding N118 met primair wegennet (N71 – N19)</p>	<p>Optimaliseren van veiligheid en leefbaarheid in centrumgebieden Mol – Dessel, Geel St.-Dimpna en Retie</p>
<p>De op het gewestplan aangeduide ‘zone voor de vestiging van kerninstallaties’ (nucleaire zone) van 650 ha is grensoverschrijdend met de gemeente Dessel.</p> <p>Mol suggereert hogere overheid uitbouw in twee clusters: de oostelijke concentratiezone van VITO en SCK en de westelijke site ter hoogte van VITO en IRMM met behoud open ruimte Stokt – De Bleken</p>	<p>Ontsluiting bedrijventerreinen Mol – Dessel via N118 gekoppeld aan onderzoek verbinding N118 met primair wegennet (N71 – N19)</p>	<p>Optimaliseren van veiligheid en leefbaarheid in centrumgebieden Mol (centrum, Sluis en Donk) – Dessel, Geel St.-Dimpna en Retie</p>
<p>Uitbouw Mol tot autoluw centrumgebied i.f.v. weerstand (provinciaal niveau)</p>	<p>D.m.v. aangepaste circulatie voor het autoverkeer doorgaand verkeer in het centrumgebied ontmoedigen. Recentelijk werd werk gemaakt van de ‘herinrichting doortocht N18 – centrumgebied Mol’, om te komen tot een samenhangend centrumgebied, door middel van een coherente herinrichting van de publieke ruimte.</p>	<p>Bijkomende maatregelen om doorgaand (zwaar) verkeer op N18 te ontmoedigen</p> <p>Optimaliseren van veiligheid en leefbaarheid in centrumgebied Mol</p>
<p>Aanpak problematiek doorgaand (zwaar) verkeer op ringvormige gemeentewegen Zilvermeerlaan - ... - Marelarenstraat omwille van weerstand in Mol-centrum</p>	<p>Maatregelen (m.b.t. vrachtverkeer) in overleg met de omliggende gemeenten</p>	<p>Optimaliseren veiligheid en leefbaarheid kernen Sluis, Achterbos en provinciaal domein Zilvermeer</p>

Visie m.b.t. projectgebied in GRS Dessel (statuut voorontwerp) en gemeentelijk mobiliteitsplan (niet conform verklaard)		Afgeleide mobiliteitsdoelstellingen op lokaal niveau
Profielversterking bedrijventerreinen: Goormansdijk: regionale bedrijven gericht op kanaal Stenehei: 23 ha voor gemengd regionaal bedrijventerrein (1 ^e fase PRUP 13 ha, 2 ^e fase 10 ha)	Rechtstreekse ontsluiting Stenehei op de N118 ontlast de N18. Retie zou ontsloten kunnen worden via de N118 als secundaire weg type 2 naar E34 en E313 (door een nieuwe verbinding naar N19/R14 en herinrichting/doortrekking ring Retie).	Optimaliseren van veiligheid en leefbaarheid in centrumgebieden Dessel, Mol, Geel St.-Dimpna en Retie
Aangepaste circulatie Desselse dorpskern	KT: lokale 'omleidingsroute' voor doorgaand (zwaar) verkeer via de Broekstraat en Hofstraat–Kwademeer MLT – LT: bovenlokale wegencategorisering N118 - koppeling N18 met N118 via Goormansdijk, Mol-Donk, Gravenstraat en de Kastelsedijk	Optimaliseren van veiligheid en leefbaarheid in centrumgebieden Dessel Afbouw verkeersdruk op Dessel-centrum
Prioritaire behandeling ontsluiting bedrijvenzones	Geen doorgaand zwaar verkeer op N18 secundaire weg type III en het lokale wegennet N118 belangrijkste ontsluitingsas (secundaire weg type 2) voornamelijk in zuidelijke richting (Geel), omdat hier de aantakking op de primaire wegenstructuur het vlotst kan worden voorzien d.m.v. koppeling N118 met N19/R14. Realisatie verbinding N18 – N118 (Lichtstraat – Gravenstraat-Goormansdijk) – evaluatie draagkracht van de VRI-oplossing Kastelsedijk – N118	Bijkomende maatregelen om doorgaand (zwaar) verkeer op N18 te ontmoedigen Optimaliseren van veiligheid en leefbaarheid in centrumgebieden Dessel, Mol, Geel St.-Dimpna en Retie

		Afgeleide mobiliteitsdoelstellingen op lokaal niveau
Omdat Arendonk zijn taakstelling als economisch knooppunt niet kan opnemen (cf. streefbeeldstudie N118) wordt voorgesteld Retie als economisch knooppunt te erkennen. Hierdoor is zoekzone voor regionale bedrijvigheid ter hoogte van N118 – E34 opgenomen.	Rechtstreekse ontsluiting zoekzone naar knooppunt E34 – N118	Inpassing regionale bedrijvigheid met beperkte bijkomende belasting onderliggend weggenet
Aangepaste ontsluiting centrumgebied	Selectie 'ring' Nieuwstraat – Sint-Paulusstraat – Pijlstraat en doorgetrokken Veldenstraat (tussen N118 en N18) als secundaire weg type 2 wordt in het GRS opgenomen als gemeentelijke suggestie aan de provinciale overheid. Doorgetrokken 'ring' wordt (her)aangelegd door het Vlaams Gewest. Een harde herinrichting van de centrumstraten zonder het busverkeer hierdoor te hinderen	Optimaliseren van veiligheid en leefbaarheid in centrumgebied Retie
Retie ziet geen onmiddellijke noodzaak in het afsluiten van een op- en afrittencomplex. Indien echter een keuze moet gemaakt worden kiest de gemeente voor het afsluiten van complex 25 (Turnhout – Oost).	Het afsluiten van complex 25 versterkt selectie van de N18 (tussen Retie en Turnhout) als secundaire weg type III. Belangrijke randvoorwaarde is het afdwingen van het gebruik van de N19 als hoofdontsluitingsroute naar E34. De doortrekking van de noordelijke ring rond Geel kan dit enkel versterken evenals weerstanden in Mol, Dessel en Retie.	Optimaliseren van veiligheid en leefbaarheid in centrumgebieden Dessel, Mol, Geel St.-Dimpna en Retie

3.2.3 / DOELSTELLINGEN MET BETREKKING TOT ALTERNATIEVE VERVOERSWIJZEN (BUS – FIETS)

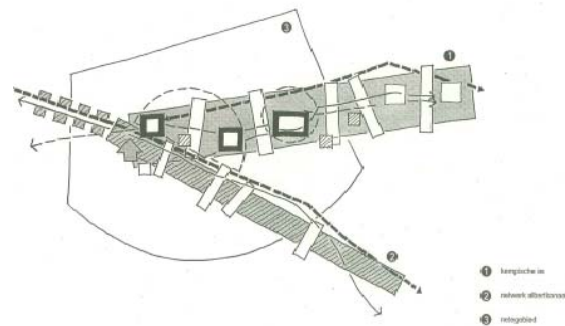
	Gemeentelijk mobiliteitsplan Geel (conform verklaard april 2001)	Gemeentelijk mobiliteitsplan Mol (conform verklaard april 2000)	Gemeentelijk mobiliteitsplan Dessel (niet conform verklaard)	Gemeentelijk mobiliteitsplan Retie (conform verklaard sept. 2000)
Fiets	Afstemming functionele en recreatieve fietsroutenetwerken	In Mol wordt veel (functioneel en recreatief) gefietst. Gunstige trend bevestigen door aanleg fietsvoorzieningen en realisatie geïntegreerd functioneel-recreatief fietsroutenetwerk.	Beveiliging oversteken in functioneel en recreatief fietsroutenetwerk, o.a. N118 – Avoortstraat, Brasel en Begijnenstraat	Grensoverschrijdende samenwerking met Mol, Kasterlee, Dessel en Oud Turnhout Aandacht voor fietsdoorsteken o.a. fiets- en voetgangersbrug over Zwarte Nete
Busverkeer de Lijn	Versterking aanbod bestaand streekvervoernetwerk gebaseerd op complementariteit trein – bus Invoering belbusproject Geel – Mol Vlotte doorstroming in congestiegevoelige gebieden dmv lichtenbeïnvloeding en vrije busbanen	Naast ontsluitende bussen verbindend streekvervoer voor interstedelijke verbindingen die niet door spoorwegen worden verzorgd (Turnhout, Tessenderlo – Diest) Belbussen, embryo voor toekomstige stadsbusdienst	Merkelijke verbetering na invoering basismobiliteit Verbetering openbaarvervoerrelaties met voorzieningencentra Geel, Turnhout en Mol wenselijk Betere ontsluiting bedrijfzone Stenehei	Verbetering doorstroming ov in centrum door aanpassing en doortrekking ‘ring’ tot N118 Herinrichting houdt rekening met bussen die door centrum moeten.

4 / RANDVOORWAARDEN UIT BESTAANDE PLANNINGSCONTEXT

4.1 / RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

Het studiegebied maakt deel uit van de Oostelijke netwerken en het Netegebied. In de Oostelijke netwerken die het ENA en de Kempische as omvatten wordt een versterking van de stedelijke en economische structuur vooropgesteld. Het Netegebied vormt een kostbaar gegeven rond valleien van beide Netes en de tussenliggende zandrug met open ruimte verbindingen als scheidende en bindende open ruimten (zie RSV en RSPA).

Voor de Oostelijke netwerken en het Netegebied werd in het provinciaal structuurplan een ontwikkelingsvisie met duidelijke accenten geformuleerd (zie hoger). In de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en gemeentelijke mobiliteitsplannen wordt deze visie op lokaal niveau verder gespecificeerd.



4.2 / SPANNINGSVELD M.B.T. INTERPRETATIE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN OP DE VERSCHILLENDE BELEIDSNIVEAUS

De tweeledige doelstelling in het projectgebied met enerzijds de versterking van de stedelijke en economische structuur van de Kempische as met de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol en anderzijds de vrijwaring van de landschappelijke en ecologische kwaliteiten van het Netegebied zorgt voor een zeker spanningsveld.

Dit spanningsveld is terug te vinden in de interpretatie van de ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven op de verschillende beleidsniveaus. De hogere beleidsniveaus benadrukken het belang van het Netegebied als een kwetsbare onderlegger van de Kempische as. Hierbij wordt gewezen naar het belang van het gedifferentieerd landbouwgebied en de belangrijke natuurwaarden van het Netegebied. Verdichting en aangepaste ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden in de Kempische as worden als een middel naar voor geschoven om het omliggend Netegebied te vrijwaren. Geel en Mol afgebakend worden eveneens als gebieden van primair toeristisch-recreatief belang naar voor geschoven.

Uit de suggesties aan de hogere overheid die in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen zijn opgenomen blijkt dat op het lokale niveau een hogere ambitie aanwezig is met betrekking tot de economische taakstelling.

Retie suggereert een erkenning als economisch knooppunt ter vervanging van Arendonk dat zijn taakstelling niet kan opnemen en koppelt hieraan een zoekzone voor regionale bedrijvigheid ter hoogte van N118 – E34. Dessel stelt een profielversterking van de bestaande bedrijventerreinen voor met een suggestie tot uitbreiding Goormansdijk en Stenehei gericht op (gemengde) regionale bedrijvigheid.

Geel ontwikkelde voor het projectgebied het concept van het woon-werkpark aan de westzijde van het stedelijk gebied en stelt een herbestemming voor van het militair domein Kievermont met o.a. lokale bedrijvigheid. Beide zones zijn opgenomen in de ontwerpversie van de afbakening van het stedelijk gebied Geel d.d. 05/06.

Mol speelt zijn erkenning als Doelstelling 2-gebied uit om naast de toeristische infrastructuur ook zijn bedrijvigheid verder uit te bouwen. De ruimere afbakening van de twee clusters: de oostelijke concentratiezone van VITO en SCK en de westelijke site ter hoogte van VITO en IRMM werd in de eerste versie van het PRUP 'afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Mol' niet weerhouden (MB 15 okt. 2003). In de nieuwe ontwerpversie d.d. mei 2006 worden twee kleinstedelijke fragmenten weerhouden: kleinstedelijk fragment Stenehei op grondgebied Dessel en kleinstedelijk fragment poort Donk.

5 / DE ROL VAN DE N118 IN DE ONTSLUITING VAN DE REGIO

Om in het kader van de mobiliteitsstudie tot een globaal besluit te kunnen komen met betrekking tot het statuut en de rol van N118 in de regio, worden hierna een aantal deelaspecten afzonderlijk behandeld. Met betrekking tot de evaluatie van de deelaspecten werden naast de bevindingen van de eigen verkeerskundige onderzoeken ook evaluaties op basis van het multimodaal verkeersmodel Antwerpen, versie 2 (MMA) opgezet. Het MMA werd niet enkel ingezet om de mogelijke toekomstscenario's door te rekenen, maar werd eveneens gebruikt om de scenario's vorm te geven. Zo werden oorspronkelijk maar liefst 18 scenario's ontwikkeld, waarvan op basis van tussentijdse evaluaties uiteindelijk slechts een 3-tal kansrijke scenario's werden weerhouden voor de verdere evaluatie.

Na de analyse zullen de deelbesluiten vervolgens terug worden samengevoegd om tot een globaal besluit te kunnen komen. Volgende deelaspecten worden behandeld:

5.1 / RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Uit onderzoeken die in de eerste fase van de studie werden doorgevoerd (zie oriëntatienota en onderzoeksrapport) bleek dat er voor het projectgebied een belangrijke vraag is naar ontwikkeling van bedrijvigheid. Uiteraard is een dergelijke ontwikkeling in sterke mate gebonden aan de bereikbaarheid. In de verdere analyse wordt rekening gehouden met twee mogelijke ruimtelijke ontwikkelingsscenario's:

- goedgekeurde geplande ontwikkelingen;
- goedgekeurde geplande ontwikkelingen + plannen in ontwikkeling.

Bij het verder onderzoek naar de kwantificering van de scenario's zullen de effecten van de bijkomende belasting op het wegennet worden ingeschat, rekening houdend met de bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij zal in eerste instantie worden uitgegaan van de 'goedgekeurde geplande ontwikkelingen'. Deze ontwikkelingen zullen zich immers met vrij grote zekerheid in de nabije toekomst gaan voordoen. Op basis van dit onderzoek zal duidelijk worden welke verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om de vooropgestelde ruimtelijke ontwikkeling te kunnen laten plaatsvinden.

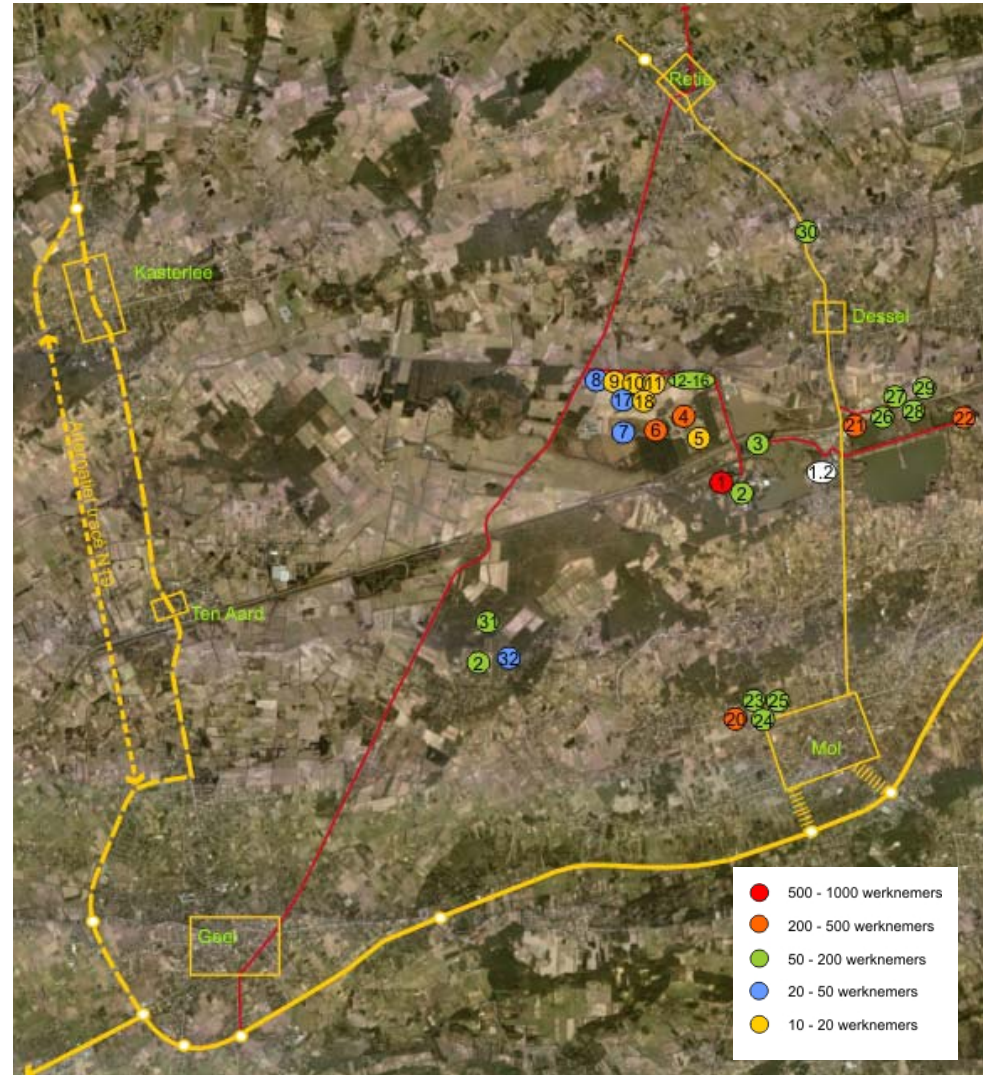
Vervolgens zal voor het meest kansrijke scenario nagegaan worden wat de impact is van de bijkomende realisatie van de 'plannen in ontwikkeling'. Hieruit zal blijken wat de impact van deze plannen is op het vooropgestelde bijgestuurde wegennet. Op basis van deze analyse kan de haalbaarheid / wenselijkheid van deze mogelijke bijkomende ruimtelijke ontwikkeling op vlak van het deelaspect mobiliteit worden geëvalueerd.

RUIMTELIJKE ONTWIKKELING LOCALISATIE BESTAANDE BEDRIJVEN

1.1 Bestaande bedrijven

1	SCK-CEN	Boeretang 200	Mol	500-1000
2	Vito	Boeretang 200	Mol	200-500
	MilieuTechnologiehuis (incubatorgebouw)	Steenweg op Retie		
3	Electrabel -Zone Kempen-Maas	Lichtstraat 55	Mol	100-200
4	Belgoproces	Gravenstraat 73	Dessel	200-500
5	Transnubel	Gravenstraat 73	Dessel	10-20
6	Belgonucleaire	Europalaan 20	Dessel	200-500
7	FBFC Internationel	Europalaan 12	Dessel	200-500
8	Nys - Driesen	Zandbergen 6	Dessel	20-50
9	Meynen Metaalconstructies	Kastelsedijk 50	Dessel	10-20
10	Codagex	Zandbergen 10	Dessel	10-20
11	Cools fruitmarkt	Zandbergen 11	Dessel	10-20
12	Smet GWT	Kastelsedijk 64	Dessel	100-200
13	Smet F&C	Kastelsedijk 64	Dessel	100-200
14/15	Smet Tunneling	Stenehei 30	Dessel	beide 50-100
16	Smet Boring (moederondern.)	Kastelsedijk 64	Dessel	50-100
17	Campi Press	Kastelsedijk 58	Dessel	20-50
18	Grafix	Kastelsedijk 58	Dessel	10-20
20	Lidwina -stichting	Postelarenweg 213	Mol	200-500
21	Deckx algem. Ondernem.	Goormansdijk 15	Dessel	200-500
22	S.C.R.-Sibelco	Schans 24 bus 80	Dessel	200-500
23	Baudoin	Nijverheidsstraat 13	Mol	50-100
24	Baudoin werkhuisen	Ambachtsstraat 10	Mol	50-100
25	K.T.I. Belgium	Nijverheidsstraat 10	Mol	50-100
26	Albema	Goormansdijk 9	Dessel	50-100
27	Detraco	Goormansdijk 9	Dessel	50-100
28	Deckx werkhuisen	Goormansdijk 64	Dessel	50-100
29	Kembo	Goormansdijk 9	Dessel	50-100
30	Dams transport	Turnhoutsebaan 180	Dessel	50-100
31	Europese school	Europawijk 100	Mol	140 werknem. 650 leerlingen
32	Ghemotrans (transport Gheys)	Münchenlaan 4	Mol	20-50

1.2 Donk: projectontwikkeling bedrijvent centrum Verlipark op vroeger Verlipacksite



5.1.1 / GOEDGEKEURDE GEPLANDE ONTWIKKELINGEN

Met betrekking tot de kwantificering van dit ruimtelijk toekomstscenario wordt gebruik gemaakt van de enquêtegegevens. Bij de inventarisatie van de huidige bedrijven in het projectgebied werden deze onderverdeeld in verschillende klassen (van 500 – 1000 werknemers tot 10 – 20 werknemers). Op die wijze hebben we een vrij volledig beeld van de huidige situatie.

Bij de bevraging van de bedrijven werd gepolst naar mogelijke uitbreidingsplannen. De meerderheid van de bedrijven gaf aan dergelijke plannen te hebben. Deze mogelijke bijkomende ontwikkeling is in dit scenario opgenomen. Andere bijkomende ontwikkelingen zijn de realisatie van het incubatorgebouw ter hoogte van de Europese school, de renovatie van het industriegebied Donk, fase 1 van de uitbreiding Stenehei te Dessel en de realisatie van het lokaal bedrijventerrein Hofstede te Mol. Bijkomend op de goedgekeurde geplande ontwikkelingen wordt de impact als gevolg van de realisatie van een lokale bedrijvenzone op het voormalige militair domein Kievermont onderzocht.

Hierna wordt de omvang van de verschillende vooropgestelde ontwikkelingen toegelicht.

Uitbreidingsmogelijkheden op onbenutte bedrijfspercelen (detailonderzoek GOM Antwerpen en IOK)

Op basis van een inventaris van onbenutte bedrijfspercelen in de bestaande bedrijventerreinen binnen het projectgebied werd een inschatting gemaakt van de mogelijke bijkomende ontwikkelingen van bedrijvigheid en hun impact op de belasting van de N118.

Voor het projectgebied kunnen volgende uitbreidingsmogelijkheden worden aangeduid:

- Geel: geen bedrijventerreinen binnen het projectgebied
- Dessel – FBFC International: Op de terreinen van FBFC international is nog 5 ha beschikbaar, maar deze dient als bufferzone en zal dus niet aangewend kunnen worden voor bedrijvigheid.
- Dessel – Stenehei: In totaal is op deze zone nog 8.000 m² onbenut, verspreid over 2 locaties, waardoor we kunnen stellen dat de zone bijna optimaal benut is.
- Dessel – Goormansdijk: In totaal 1,8 ha beschikbaar, verdeeld over 3 locaties, waarbij niet alle percelen optimaal kunnen aangewend worden gezien hun geometrische afmetingen.
- Retie – De Bempdekens: 8.000 m² beschikbaar, verdeeld over 2 locaties.

Voor volgende ontwikkelingen was het dagelijks bestuur van oordeel dat deze geen of een zeer beperkte impact hebben op het projectgebied:

- Mol – ambachtelijke zone: Nog 1,2 ha beschikbaar, verdeeld over 2 locaties en dienstdoend als reservegrond voor 2 grotere bedrijven
- Mol – Berkenbossen: Slechts 1,3 ha op de totale zone

RUIMTELIJKE ONTWIKKELING GOEDGEKEURDE GEPLANDE ONTWIKKELINGEN

Uitbreidingsmogelijkheden op onbenutte bedrijfspercelen

(detailonderzoek GOM Antwerpen en IOK)

- Dessel – Stenehei: 0.8 ha (2 locaties)
 - Dessel – Goormansdijk: 1,8 ha (3 locaties)
 - Retie – De Bempdekens: 0.8 ha (2 locaties)
- ontwikkeling met zeer beperkte/geen impact op projectgebied
- Mol – ambachtelijke zone: 1,2 ha (2 locaties)
 - Mol – Berkenbossen: 1,3 ha

Incubatorgebouw

- 0.074 ha kennisbedrijvigheid (milieutechnologie)

Renovatie industriegebied Donk

- ontwikkeling en mogelijke uitbreiding bedrijventerrein op de Verlipack site: 6 ha
- vervuilde Balmattsite brownfieldontwikkeling: 6 ha

Uitbreiding van Stenehei – fase 1

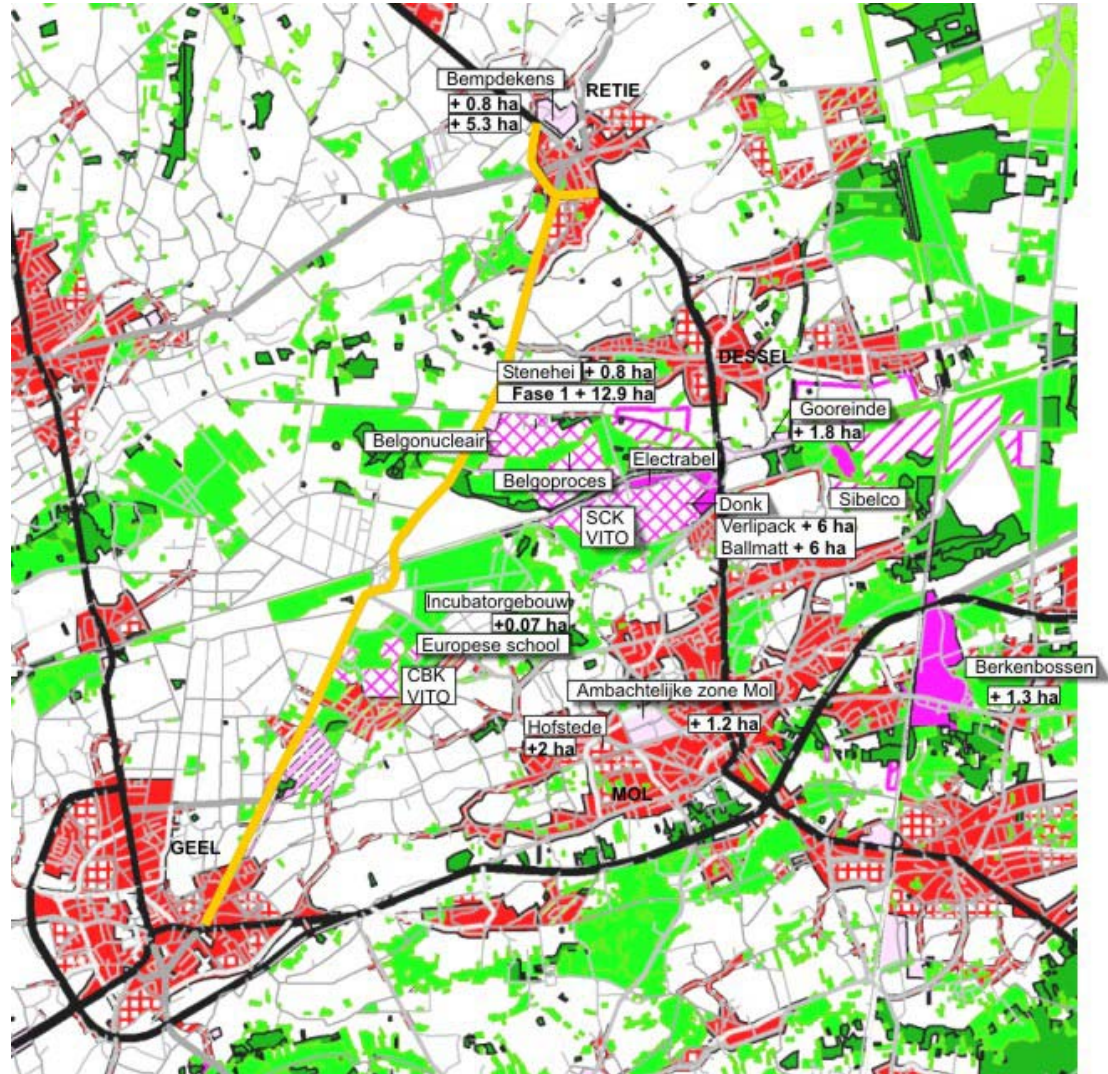
- 12.9 ha gemengd regionaal bedrijventerrein conform PRUP

Hofstede – Mol

- ontwikkeling met zeer beperkte/geen impact op projectgebied
- 2ha lokale bedrijvigheid

Uitbreiding bedrijventerrein Bempdekens - Retie

- + 5.3 ha gekoppeld aan doortrekking ring



Renovatie industriegebied Donk – Mol

- Een deel van het 12.5 ha grote bedrijfsterrein van de failliete glasfabriek Verlipack wordt door een privé-ontwikkelaar gereorganiseerd tot het bedrijvencentrum Verlipark en terug op de markt gebracht. Momenteel zijn reeds een aantal bedrijven in het bedrijvencentrum gehuisvest. Er is een analyse gemaakt van de reeds in gebruik zijnde ontwikkelingen op de Verlipacksite op basis van de gegevens van de ontwikkelaar. De reeds in gebruik zijnde oppervlakte van het terrein (verkocht of verhuurd) bedraagt ca. 6 ha. De totale oppervlakte van het terrein bedraagt 12 ha. Naast de reeds aanwezige bedrijven is er bijgevolg nog ca. 6 ha beschikbaar voor verdere ontwikkelingen op het bedrijventerrein.
- Vervuilde Balmattsite (6 ha): de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) is in september 2006 gestart met de voorbereidende werken voor de sanering van de site. In februari 2007 start de sloop van de gebouwen. De Site-ontwikkeling Vlaanderen, een dochtermaatschappij van de Vlaamse Milieuholding, verwerft eerst het terrein. Daarna staan ze samen met OVAM financieel in voor de sanering. Hierbij wordt beroep gedaan op Europese steun. Verwacht wordt dat de bodemsanering en de sanering van het grondwater kunnen worden uitgevoerd terwijl het gebied wordt herontwikkeld in een nieuw bedrijventerrein..

Witzandbedrijf Sibelco - Mol

In een bijkomende bevraging werd gepolst naar het aandeel vrachtverkeer en de rijroutes. Het transport van kwartszand door SCR Sibelco gebeurt via pijpleidingen van de groeves naar de fabriek, waar de veredeling van de kwartszanden plaatsvindt. Het logistieke deel nadien kan worden opgesplitst:

- containervervoer via de weg (meestal N18 – N118) naar de haven van Antwerpen;
- containervervoer rechtstreeks naar de klanten (meestal N18 – N118);
- bulktransport rechtstreeks naar de klanten (meestal N18 – N118);
- bulktransport via de weg (meestal N18 – N118) naar de haven van Antwerpen;
- transport over het kanaal naar klanten of haven van Antwerpen;
- bulktransport naar overslaginstallaties op Mol-Maat, Zilvermeerlaan – 2400 Mol;
- transport via pijpleidingen naar overslaginstallaties op Mol-Maat, Zilvermeerlaan – 2400 Mol.

SCR Sibelco heeft geen uitbreidingsplannen op de site te Dessel.

Uitbreiding van Stenehei - Dessel

Uitbreiding van Stenehei – fase 1: 12.9 ha voor gemengd regionaal bedrijventerrein conform PRUP.

Incubatorgebouw

Op het domein van de Europese school is de uitbouw van een incubatorgebouw voorzien ten behoeve van kennisbedrijven in de sector van de milieutechnologie.

Hofstede – Mol

Op deze site ontwikkelt de gemeente Mol een nieuw lokaal bedrijventerrein met een oppervlakte van ca. 2 ha. Rekening houdend met de locatie zal deze ontwikkeling geen of een zeer beperkte impact hebben op het projectgebied.

Uitbreiding Bempdekens – Retie

Uitbreiding zoals opgenomen in GRS: 5,3 ha lokale bedrijvigheid.

RUIMTELIJKE ONTWIKKELING PLANNEN IN ONTWIKKELING

Revitalisering voormalig militair domein
Kievermont – Geel

- lokale bedrijvigheid: 13 ha
- stedelijke voorzieningen (stadsmagazijn): 5 ha

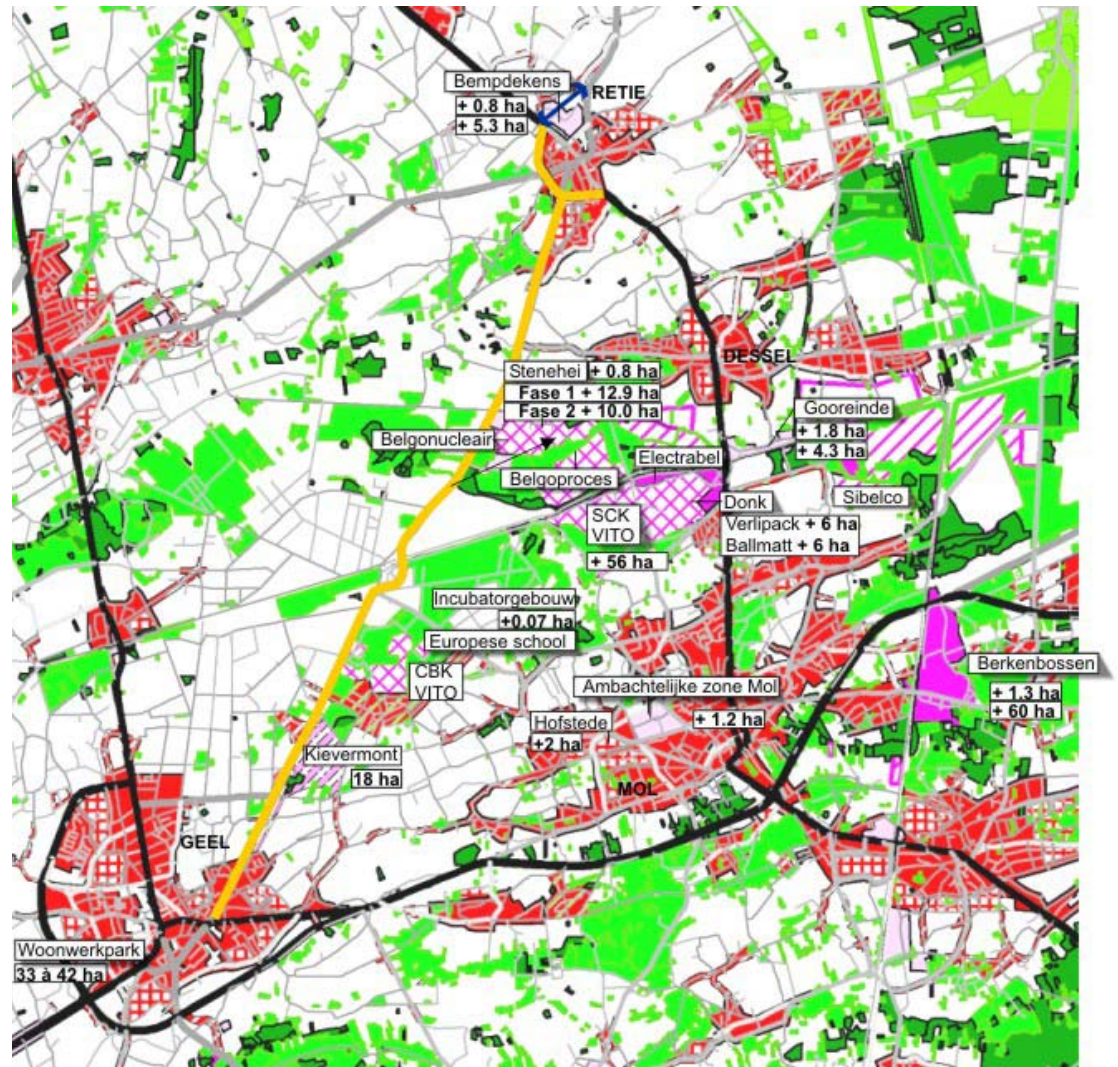
Uitbreiding bedrijventerrein Goormansdijk
suggestie GRS Dessel aan hogere overheid: 4.3 ha

Uitbreiding van Stenehei – fase 2
+ 10 ha

Uitbouw milieutechnologievallei
cfr niet goedgekeurde voorstel afbakening kleinstedelijk
gebied Mol d.d. april 2003: 79 ha
fase 2 incubatorgebouw: 0.074 ha

Woonwerkpark – Geel

- kantorenpark in binnengebied Larumseweg-
bereikbaarheidsas: 8.4 ha
- zone voor spin-off bedrijven ten zuiden van KHK: 5 ha
- productiegebonden bedrijvenzone tussen Poiel en
Antwerpseweg: 21.4 ha



5.1.2 / PLANNEN IN ONTWIKKELING

In dit scenario worden, bijkomend aan de huidige en de 'goedgekeurde geplande ontwikkeling', volgende 'plannen in ontwikkeling' mee opgenomen:

Revitalisering voormalige militair domein Kievermont – Geel

Op deze site wordt volgende gemengde ontwikkeling vooropgesteld:

- Bedrijvigheid lokaal: 13 ha
- Open ruimte: 44 ha
- Overige stedelijke voorzieningen: stadsmagazijn: 5 ha
- Stedelijke recreatie: jeugdrecreatieve voorzieningen (dag- en verblijfsrecreatie): 2 à 3 ha
- Spoorlijn zal instaan voor de functionele relatie tussen Kievermont en het centrum voor langzaam verkeer

Uitbreiding van Stenehei

Naast fase 1 van de uitbreiding Stenehei zoals opgenomen in het eerste ruimtelijk toekomstscenario 'goedgekeurde geplande ontwikkelingen (12.9 ha voor gemengd regionaal bedrijventerrein conform PRUP) wordt in dit scenario een tweede fase van uitbreiding met 10 ha voorzien.

Uitbreiding regionale bedrijven Goormansdijk - Dessel

Suggestie gemeente Dessel in GRS aan hogere overheid: uitbreiding met ca. 4.3 ha om tegemoet te kunnen aan de sterke dynamiek bij de bestaande regionale bedrijvigheid op deze site en om herlokalisatie van deze bedrijven te voorkomen.

Uitbouw van de milieutechnologievallei

Uitbreiding conform de twee kleinstedelijke fragmenten zoals opgenomen in het niet-goedgekeurde voorstel van afbakening kleinstedelijk gebied Mol d.d. april 2003: 79 ha.

Voor het incubatorgebouw wordt conform de enquête een verdubbeling van de capaciteit vooropgesteld van 724 m² naar 1450 m² netto verhuurbare oppervlakte binnen de 5 jaar.

Woonwerkpark - Geel

Voor het woon-werkpark te Geel zijn in het GRS en het PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied concrete taakstellingen vastgelegd. Voor de concrete realisatie op het terrein is een stedenbouwkundige studie in opmaak. Er wordt uitgegaan van volgende taakstelling met betrekking tot de woonfunctie:

- woonveld in binnengebied Larumseweg - Bereikbaarheidsas: 12.3 ha (inclusief groene ruimte) met een woningdichtheid van 26 woningen per ha à 269 wooneenheden;
- woonveld in binnengebied Bereikbaarheidsas - Poiel: 11.3 ha (inclusief groene ruimte) met een woningdichtheid van 26 woningen per ha à 248 wooneenheden. Met betrekking tot regionale bedrijvigheid:
- kantorenpark in binnengebied Larumseweg - Bereikbaarheidsas: 8.4 ha (biedt ruimte aan een 22-tal kantoren en kantoorachtigen): 90.000 m² vloeroppervlakte;
- zone voor spin-off bedrijven ten zuiden van de KHK: 5 ha (biedt ruimte aan een 4-tal spin-off bedrijven): 10.000 m² vloeroppervlakte;
- productiegebonden bedrijfzone tussen Poiel en de Antwerpseweg: 21.4 ha (biedt ruimte aan een 20-tal kantoren of kantoorachtigen): 45.000 m² vloeroppervlakte.

Omdat het woonwerkpark wordt ontsloten door de R14, heeft deze ontwikkeling een zeer beperkte of geen impact op de belasting van de N118. Daarom besliste de projectleiding deze ontwikkeling niet mee op te nemen in de doorrekening van het scenario 'plannen in ontwikkeling.

Anderzijds groeide het inzicht dat de optimalisatie van de ontsluiting van het stedelijk gebied Geel een bijkomende belasting van de R14 tot gevolg zal hebben. In dit geval is het wenselijk de impact van de bijkomende ontsluiting van het woonwerkpark op de R14 wel mee in rekening te brengen. Daarom werd door de projectleiding bijkomend onderzoek aanbevolen naar de impact van de ruimtelijke ontwikkelingen van het woonwerkpark (zie hfst.5.5).

5.1.3 / MOBILITEITSPROFIEL BIJKOMENDE BEDRIJVIGHEID IN FUNCTIE VAN TOEWIJZING ZONENUMMERS MMA

Voor elk ruimtelijk toekomstscenario wordt voor iedere bedrijfsuitbreiding afzonderlijk het aantal bijkomende vrachtwagen- en autobewegingen ingeschat. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds gemengde en anderzijds hoogwaardige bedrijventerreinen. Het aantal verplaatsingen wordt bepaald op basis van de netto-oppervlakte van de nieuwe bedrijventerreinen of uitbreidingen. Vooreerst wordt de netto-oppervlakte bekomen door de bruto-oppervlakte te delen door twee (volgens het RSV moeten de afgebakende terreinen voor 50% effectief bezet zijn vooraleer reservebedrijventerreinen kunnen worden uitgerust en bouwrijp worden gemaakt).

Uit de resultaten van de bevraging van de bedrijven in het projectgebied (zie ook onderzoeksrapport) blijkt dat een gemengd en hoogwaardig bedrijventerrein respectievelijk 34 en 1.5 **vrachtwagenbewegingen** per dag per hectare genereren. De Nederlandse kencijfers van vrachttransport liggen veel hoger (respectievelijk 86 en 72 vrachtwagenbewegingen per dag per ha) maar door de efficiëntere Nederlandse ruimtelijke ordening en het gedegen locatiebeleid is het niet aan te raden deze kencijfers toe te passen op de Vlaamse bedrijventerreinen.

Het aantal vrachtwagenbewegingen wordt bekomen door de netto-oppervlakte (in ha) te vermenigvuldigen met het aantal vrachtwagenbewegingen per dag per hectare volgens de resultaten van de bedrijfsenquêtes. Om de vrachtwagenintensiteiten op een spitsuur te bekomen, wordt 10% genomen. Vervolgens wordt het aantal vrachtwagenbewegingen per spitsuur opgedeeld in aankomend en vertrekkend verkeer, zowel voor ochtend- als avondspits. Dit is gebaseerd op verkeerstellingen van een geïsoleerd regionaal gemengd bedrijventerrein in Avelgem, dat slechts langs één toegang ontsloten wordt (zie bronvermelding onder de tabel).

Vervolgens wordt ook voor elk ruimtelijk toekomstscenario het aantal werknemers en de **autoverplaatsingen** die deze in een spitsuur genereren, berekend. Ook hiervoor worden de gegevens van de bevraging van de bedrijven als referentie genomen. Zo werken er 0.7 werknemers per 100 m² gebouwoppervlakte voor een gemengd bedrijventerrein en 2.8 werknemers per 100 m² gebouwoppervlakte voor een hoogwaardig bedrijventerrein. Er wordt aangenomen dat elke werknemer gemiddeld twee verplaatsingen per dag doet (heen en terug) en dat 10% van deze bewegingen plaatsvinden tijdens een spitsuur. Het aantal autoverplaatsingen wordt verdeeld over toekomstend en vertrekkend verkeer voor ochtend- en avondspits op basis van de autoverkeersstromen van het regionaal bedrijventerrein in Avelgem.

Deze berekeningen per bedrijventerrein dienen als input om de toekomstscenario's in het **model** te voeden. De bekomen vrachtwagen- en autobewegingen per avondspitsuur worden toegekend aan de zone van het model waar de uitbreiding gelegen is. De onbenutte bedrijfspcelen in Retie 'De Bempdekens' zijn gelegen in verschillende zones van het model. Het aandeel per zone wordt in de tabel meegegeven.

Hierna worden de berekeningen voor de beide ruimtelijke toekomstscenario's weergegeven.

GOEDGEKEURDE GEPLANDE ONTWIKKELINGEN	G=gemengd bedrijventerrein H=hoogwaardig bedrijventerrein	zonenummer model	bruto-opp (ha)	netto-opp (ha) ¹	VRACHTWAGENS	ochtendspits ⁵		avondspits ⁵	
					gemiddeld aantal vrachtwagenbewegingen ² per spitsuur ³	aankomend verkeer	vertrekkend verkeer	aankomend verkeer	vertrekkend verkeer
onbenutte bedrijfspercelen									
Dessel-Stenehei	G	1584	0,8	0,40	1,36	0,68	0,68	0,48	0,88
Dessel-Goormansdijk	G	?	1,8	0,90	3,06	1,53	1,53	1,07	1,99
Retie-De Bempdekens	G	2017(60%), 2008 (35%),2020 (5%)	0,8	0,40	1,36	0,68	0,68	0,48	0,88
uitbreiding Bempdekens	G	2017(60%), 2008 (35%),2020 (5%)	5,3	2,65	9,00	4,50	4,50	3,15	5,85
uitbreiding industriegebied Donk - Verlipack site	G	1905	6	3,00	10,19	5,10	5,10	3,57	6,63
uitbreiding industriegebied Donk - Ballmatt site	G	1905	6	3,00	10,19	5,10	5,10	3,57	6,63
uitbreiding Stenehei - fase 1	G	1584	12,9	6,45	21,92	10,96	10,96	7,67	14,25
incubatorgebouw - fase 1	H	1928		0,07	0,01	0,01	0,01	0,00	0,01
totaal		/	33,60	16,87	57	29	29	20	37

PERSONENVERKEER									
GOEDGEKEURDE GEPLANDE ONTWIKKELINGEN	G=gemengd bedrijventerrein H=hoogwaardig bedrijventerrein	zonenummer model	PERSONENWAGENS		ochtendspits ⁵		avondspits ⁵		
			aantal werknemers	gemiddeld aantal personenwagenbewegingen per spitsuur ⁴	aankomend verkeer	vertrekkend verkeer	aankomend verkeer	vertrekkend verkeer	
onbenutte bedrijfspercelen									
Dessel-Stenehei	G	1584	28	5,60	5	1	2	4	
Dessel-Goormansdijk	G	?	63	12,60	11	2	4	9	
Retie-De Bempdekens	G	2017(60%), 2008 (35%),2020 (5%)	28	5,60	5	1	2	4	
uitbreiding Bempdekens	G	2017(60%), 2008 (35%),2020 (5%)	186	37,10	31,91	5,19	11,13	25,97	
uitbreiding industriegebied Donk - Verlipack site	G	1905	210	42,00	36	6	13	29	
uitbreiding industriegebied Donk - Ballmatt site	G	1905	210	42,00	36	6	13	29	
uitbreiding Stenehei - fase 1	G	1584	452	90,30	78	13	27	63	
incubatorgebouw - fase 1	H	1928	21	4,14	4	1	1	3	
totaal		/	1197	239	206	34	72	168	

Plannen in ontwikkeling	G=gemengd bedrijventerrein H=hoogwaardig bedrijventerrein	zonenummer model	PERSONENVERKEER					
			PERSONENWAGENS		ochtendspits ⁶		avondspits ⁶	
			aantal werknemers	gemiddeld aantal personenwagenbewegingen per spitsuur ⁴	aankomend verkeer	vertrekkend verkeer	aankomend verkeer	vertrekkend verkeer
onbenutte bedrijfspercelen								
Dessel-Stenehei	G	1584	28	5,60	4,82	0,78	1,68	3,92
Dessel-Goormansdijk	G	?	63	12,60	10,84	1,76	3,78	8,82
Retie-De Bempdekens	G	2017(60%), 2008 (35%),2020 (5%)	28	5,60	4,82	0,78	1,68	3,92
uitbreiding industriegebied Donk - Verlipack site	G	1905	210	42,00	36,12	5,88	12,60	29,40
uitbreiding industriegebied Donk - Ballmat site	G	1905	210	42,00	36,12	5,88	12,60	29,40
uitbreiding Stenehei - fase 1	G	1584	452	90,30	77,66	12,64	27,09	63,21
uitbreiding Stenehei - fase 2	G	1584	350	70,00	60,20	9,80	21,00	49,00
uitbreiding Bempdekens	G	2017(60%), 2008 (35%),2020 (5%)	186	37,10	31,91	5,19	11,13	25,97
uitbreiding Goormansdijk	G	?	151	30,10	25,89	4,21	9,03	21,07
herbestemming militair domein Kievermont	G	1632	630	126,00	108,36	17,64	37,80	88,20
incubatorgebouw - fase 1+ fase 2	H	1928	41	8,29	7,13	1,16	2,49	5,80
uitbouw milieutechnologievallei ⁵	H	1928 (29%), 1904 (71%)	2212	442,40	380,46	61,94	132,72	309,68
totaal		/	4560	912	784	128	274	638

¹**Bron:** Optimalisatie lokalisatie en kwaliteitsvolle inrichting van lokale, gemengde regionale en specifiek regionale bedrijventerreinen (RSV, p.450)
De afgebakende terreinen moeten voor 50% effectief bezet zijn vooraleer reservebedrijventerreinen kunnen worden uitgerust en bouwrijp worden gemaakt.
(uitgezonderd de milieutechnologievallei = 10% cfr huidige bezetting)

²**Bron:** eigen bewerking enquêteresultaten + extrapolatie op basis van deze resultaten
gemiddelde aantal vrachtwagenbewegingen per hectare per dag
gemengd bedrijventerrein: 34
hoogwaardig bedrijventerrein: 1,5

³**Bron:** spitsuurintensiteiten vertegenwoordigen 10% van de werkdaggemiddelde-intensiteiten

⁴**Bron:** eigenbewerking enquêteresultaten
gemengd bedrijventerrein: 0,7 werknemers/100m² gebouwoppervlakte
2 personenwagenbewegingen per dag per werknemer
hoogwaardig bedrijventerrein: 2,8 werknemers/100m² gebouwoppervlakte
2 personenwagenbewegingen per dag per werknemer

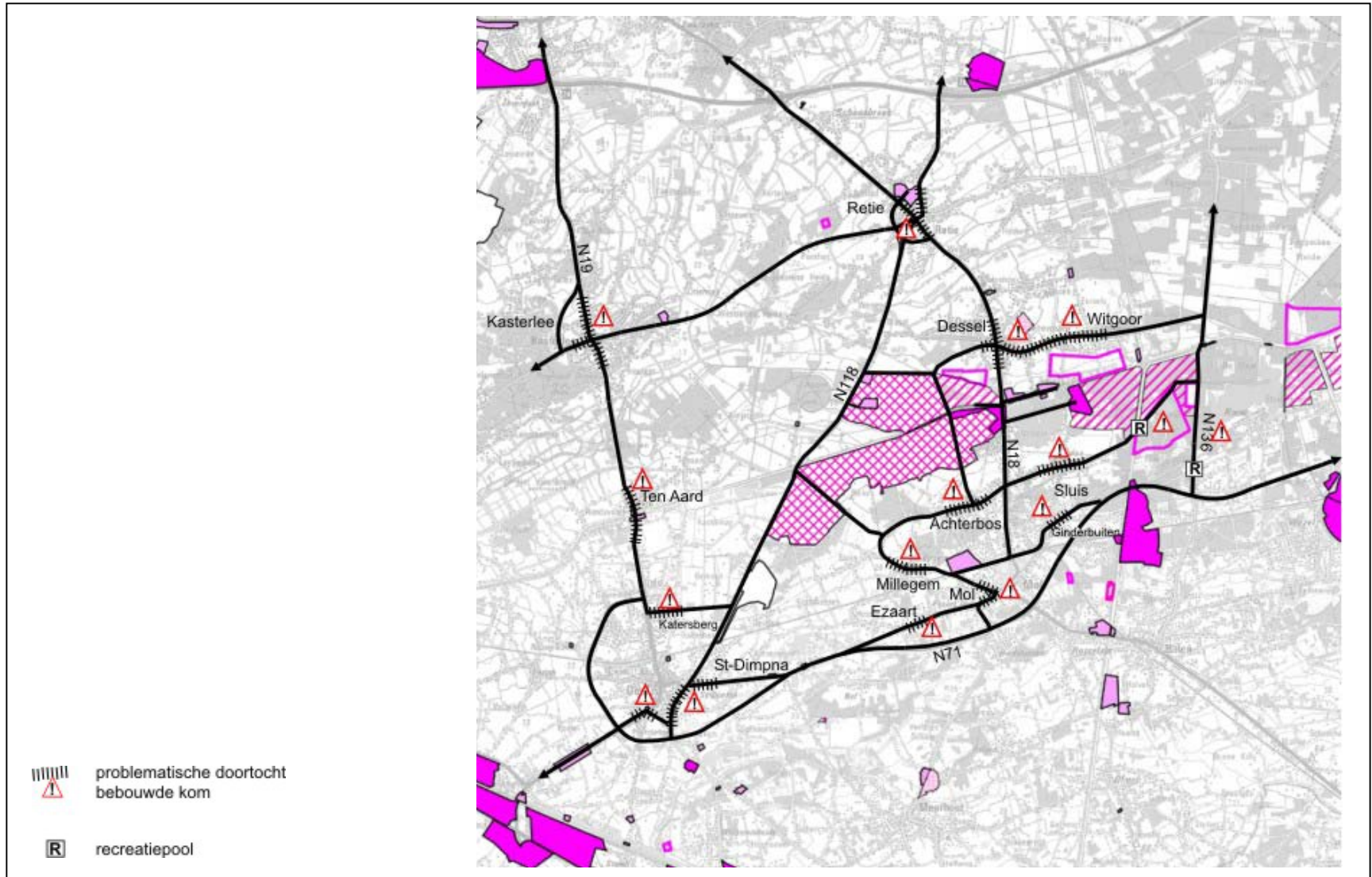
⁵**Bron:** Uitbreiding conform de twee kleinstedelijke fragmenten zoals deze waren opgenomen in het niet-goedgekeurde voorstel van afbakening kleinstedelijk gebied Mol d.d. april 2003

⁶**Bron:** gelijkaardige studie vrachtverkeer regionaal bedrijventerrein Avelgem (41 ha - 20 bedrijven), slechts 1 ontsluitingsweg
uit de tellingen blijkt dat:

ochtendspits: vrachtverkeer: 50% ingaand / 50% uitgaand
 autoverkeer: 86% ingaand / 14% uitgaand
avondspits: 35% ingaand/65% uitgaand vrachtverkeer
 autoverkeer: 30% ingaand / 70% uitgaand

CONCEPTEN ONTSLUITING ZWAAR VERKEER

HUIDIGE DIFFUSE ONTSLUITINGSSTRUCTUUR VRACHTVERKEER



5.2 / VERKEERSKUNDIGE ONTWIKKELINGEN

Tijdens de visieontwikkeling werd op aanbeveling van het dagelijks bestuur parallel aan de ontwikkeling van de ruimtelijke scenario's werk gemaakt van het onderzoek naar de mogelijke verkeerskundige ontwikkelingen. Dit onderzoek gebeurde op verschillende wijzen:

- conceptontwikkeling met betrekking tot de ontsluiting voor zwaar verkeer, openbaar vervoer, fietsontsluiting, categorisering weggennet, ontsluiting van de centrumgebieden;
- doorrekeningen met het MMA om de effecten van de vooropgestelde maatregelen te onderzoeken;
- aan de hand van de gegevens van het herkomst-bestemmingsonderzoek werd een kwantitatieve analyse doorgevoerd van de mogelijke verschuivingen van de verkeersstromen van het vrachtverkeer.

Hierna wordt de conceptontwikkeling toegelicht, die uiteindelijk heeft geleid tot de opbouw van de matrix met de meest kansrijke verkeerskundige ontwikkelingen. Het betreft de conceptontwikkeling met betrekking tot de ontsluiting van het zwaar verkeer en de conceptontwikkeling met betrekking tot de ontsluiting van de centrumgebieden.

Door een combinatie te maken van deze ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen ontstaan vervolgens de scenario's die aan de hand van het multimodaal model Antwerpen ten opzicht van elkaar werden afgewogen (zie hfst 5.3).

5.2.1 / CONCEPTONTWIKKELING MET BETREKKING TOT DE ONTSLUITING ZWAAR VERKEER

Er worden met betrekking tot de visieontwikkeling, na de bespreking van de huidige ontsluitingsstructuur, twee mogelijke concepten voor de ontsluiting van het zwaar verkeer vooropgesteld.

Huidige diffuse ontsluitingsstructuur vrachtverkeer

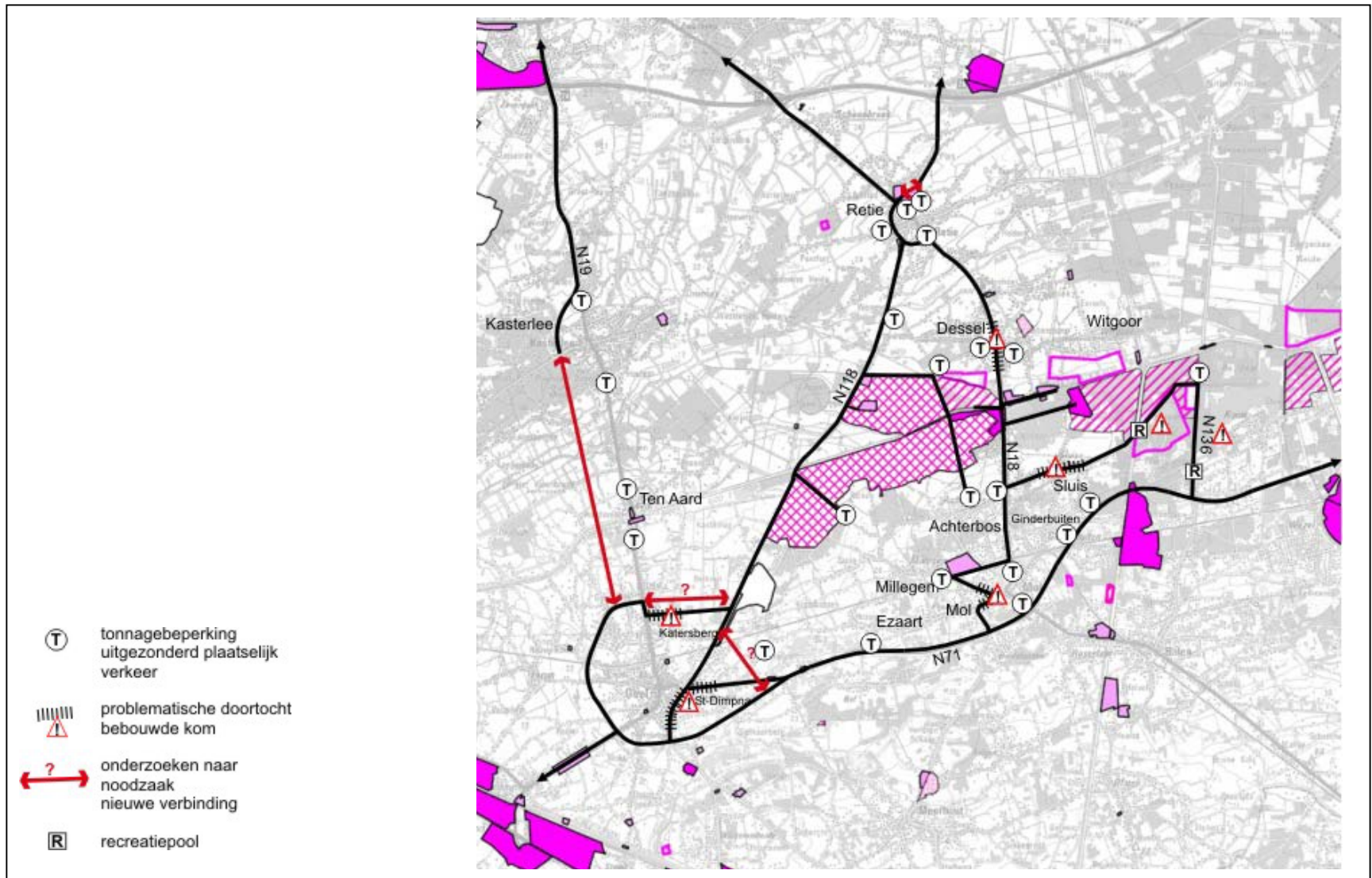
Vandaag kent het projectgebied een diffuse ontsluitingsstructuur voor het vrachtverkeer; Dit heeft tot gevolg dat heel wat doortochten doorheen kernen en woonlinten belast worden met vrachtverkeer.

Dit is onder andere het geval in Geel centrum, voornamelijk ter hoogte van de doortocht St.-Dimpna, de verbingsstraat Katersberg die niettegenstaande de inrichting met talrijke verhoogde kruispunten als sluiproute wordt gebruikt en Ten Aard.

In Mol zijn er ondanks de tonnagebeperking die geldt op de doortocht van de N18 doorheen het centrumgebied problematische doortochten van vrachtverkeer in de dealkernen Sluis, Achterbos, Millegem, Ginderbuiten en Ezaart. Daarnaast vormt ook het vrachtverkeer doorheen de recreatiepool gevormd door oa Zilverstrand, Zilvermeer, Sunparcs een probleem.

CONCEPTEN ONTSLUITING ZWAAR VERKEER

CONCEPT 1: N18 EN N118 ALS ROUTE VOOR VRACHTVERKEER



De knelpunten in Dessel worden gevormd door de doortocht van de N18 doorheen het centrumgebied en de doortocht Witgoor die op de verbinding N18 en de N136 is gelegen.

In Retie ten slotte vormen zowel de doortocht van de N18 als de doortocht van de N118 in het centrumgebied vandaag een probleem voor de leefbaarheid van de kern.

Concept 1: N18 en N118 als route voor vrachtverkeer

Dit concept voorziet zowel de N18 als de N118 als route voor vrachtverkeer en omvat een aantal tonnagebeperkingen die op een pragmatische wijze en met beperkte infrastructurele ingrepen de diffuse verspreiding van vrachtverkeer in het projectgebied beperken.

Omdat de concentratie van vrachtverkeer op de N118 de problematiek in Geel St Dimpna en Katersberg versterken wordt hier het onderzoek naar de noodzaak van een nieuwe verbinding voor het vrachtverkeer tussen de N118 en de R14 aanbevolen. In het concept wordt reeds rekening gehouden met de realisatie van de Kempische Noord Zuid verbinding tussen Kasterlee en Geel, waardoor de problematiek van vrachtverkeer in de kernen van Kasterlee en Ten Aard met tonnagebeperkingen kunnen worden opgelost.

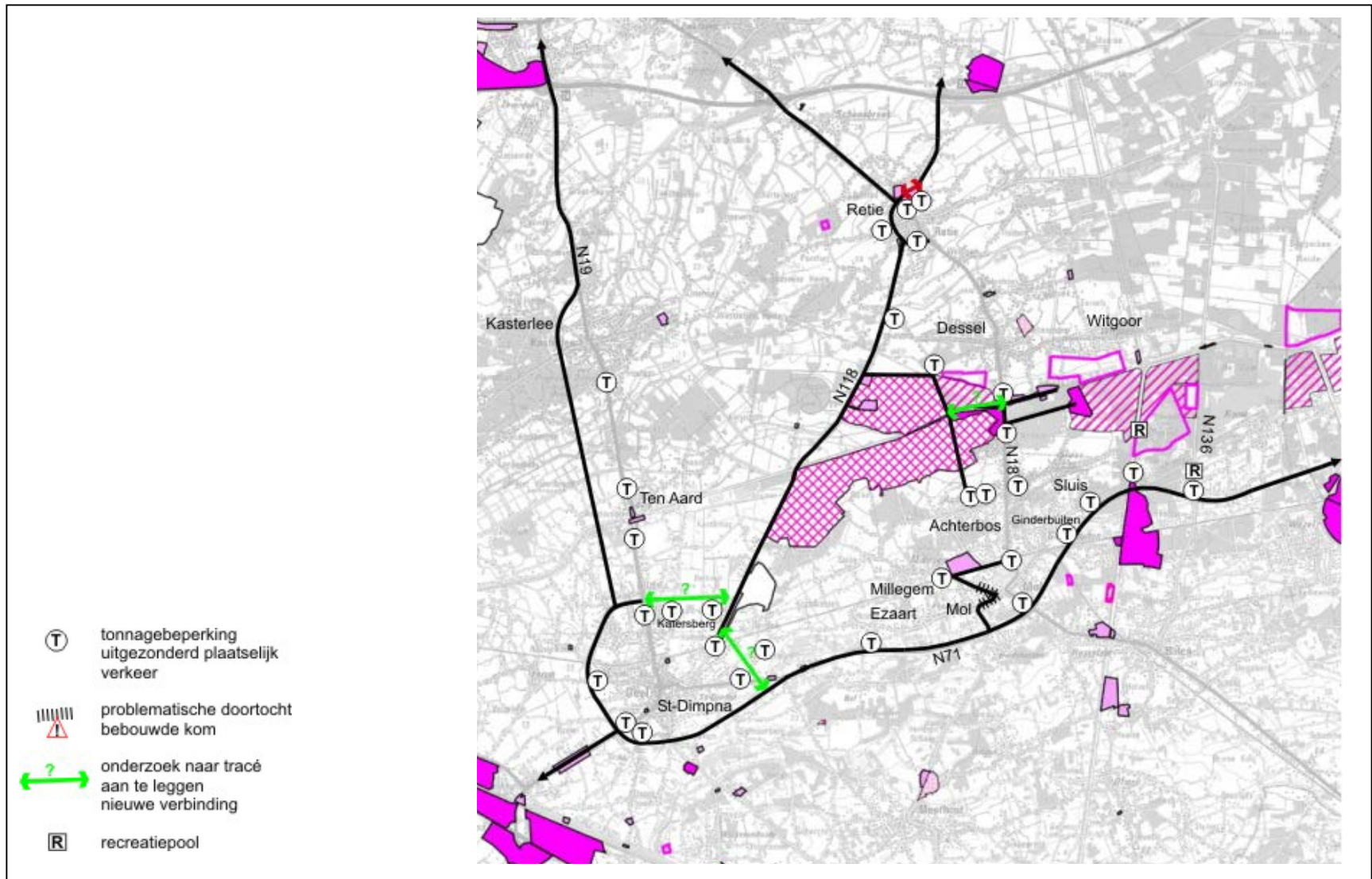
De doortocht van de N18 doorheen Dessel wordt in dit concept dan weer bijkomend belast. Om het vrachtverkeer van de N18 in verbinding te kunnen stellen met de primaire weg N71 blijft de route langsheen Sluis en de Zilvermeerlaan richting N136 open voor vrachtverkeer, waardoor de problematiek in Sluis en de recreatiepool uiteraard niet wordt opgelost.

Voor Retie wordt een tonnagebeperking ingesteld in het centrumgebied binnen de ringweg die ter hoogte van het bedrijventerrein Bempdekens wordt doorgetrokken tot de N118. Omdat langsheen de ringweg op vele plaatsen woningen zijn opgericht dient hier te worden gezocht naar een oplossing om de verkeersleefbaarheid te vrijwaren. Dit geldt zeker voor de Nieuwstraat tussen N18 en de N118, omdat zich hier ten noorden van de ringweg een belangrijke woonlob bevindt.

Concept 2: N118 als route voor vrachtverkeer

In dit concept wordt enkel de N118 als route voor zwaar verkeer uitgerust. Dit concept vereist een aantal infrastructurele ingrepen: een verbinding tussen N118 en N18 te Mol Donk en een verbinding tussen N118 en R14 (noordelijk of oostelijk) te Geel. Daarnaast ondersteunen de nodige tonnagebeperkingen (uitgezonderd plaatselijk vrachtverkeer) de vrijwaring van de kernen die momenteel worden belast met doorgaand vrachtverkeer. Dit vormt meteen het belangrijkste voordeel van dit scenario.

CONCEPTEN ONTSLUITING ZWAAR VERKEER CONCEPT 2: N118 ALS ROUTE VOOR VRACHTVERKEER



Besluit

Met het oog op de vrijwaring van de woonkernen wordt in de verdere conceptontwikkeling en scenario-opbouw uitgegaan van concept 2. Dit houdt concreet in dat de realisatie van de verbinding tussen de N118 en de N18 ter hoogte van Mol Donk – Dessel Goormansdijk noodzakelijk wordt geacht.

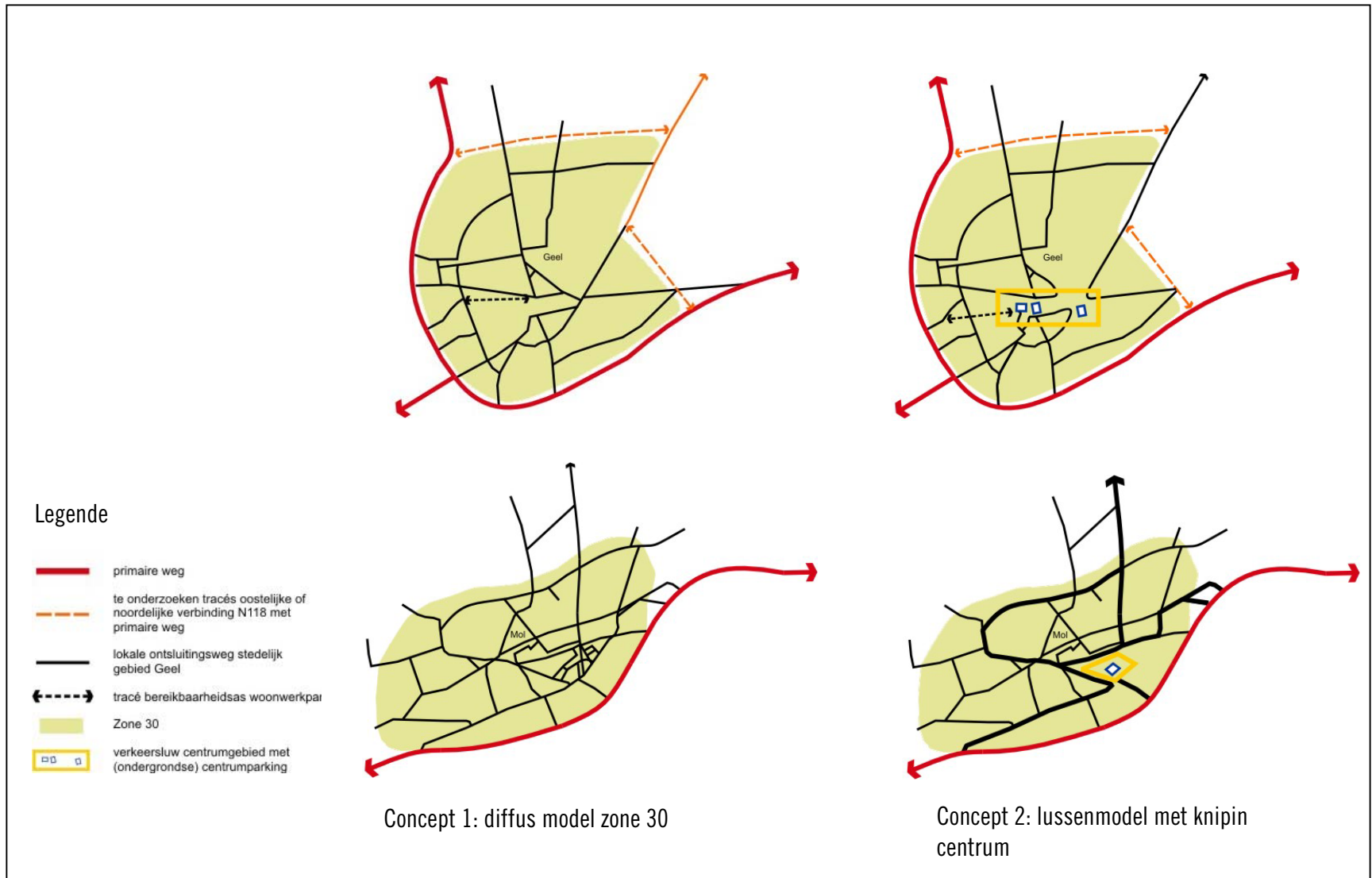
Daarnaast dient voor Geel St.-Dimpna een afweging te worden gemaakt tussen drie mogelijke oplossingen:

- behoud / herinrichting van de doortocht N118 – N71 doorheen het centrumgebied;
- aanleg van een nieuwe noordelijke verbinding tussen N118 en R14;
- aanleg van een nieuwe oostelijke verbinding tussen N118 en R14 (zie hfst 5.3).

In Retie wordt de ringweg ter hoogte van het bedrijventerrein Bempdekens doorgetrokken tot de N118. In dit scenario kan naast de tonnagebeperking in het centrum ook een tonnagebeperking worden ingesteld op de ringweg ten oosten van de N118 (Nieuwstraat). Dit biedt mogelijkheden om de relatie tussen het centrum en belangrijke woonlob gelegen tussen de N18 en de N118 ten noorden van de ringweg te verbeteren.

Bij de verdere evaluatie van deze deelconcepten zal een beroep worden gedaan op het onderzoek van de gegevens van het herkomstbestemmingsonderzoek en het onderzoek op basis van de doorrekeningen van scenario's met het MMA.

ROL VAN DE N118 IN DE REGIO CONCEPTEN ONTSLUITING CENTRUMGEBIEDEN GEEL EN MOL



5.2.2 / CONCEPTEN ONTSLUITING CENTRUMGEBIEDEN GEEL EN MOL

Uit de eerste doorrekeningen met het multimodaal model bleek dat de belasting van de kernen Geel, Mol, Dessel en Retie in de verschillende ruimtelijke ontwikkelingsscenario's sterk onder druk komen te staan ten gevolge van bijkomend (doorgaand) verkeer. De vooropgestelde maatregelen ten gevolge van de keuze voor het zwaar verkeer concept 2 (zie 5.2.1.1) hebben een positieve invloed op de belasting van de kernen, maar voornamelijk de centrumgebieden van Geel en Mol blijken nog steeds (te) veel autoverkeer te genereren. Zelfs in die mate dat investeringen in bijkomende infrastructuur in vraag zouden kunnen worden gesteld.

Om hieraan tegemoet te komen werden in de loop van het onderzoeksproces concepten ontwikkeld om deze negatieve bijkomende belasting in de centrumgebieden om te buigen tot een positieve ontlasting van de kernen die noodzakelijk is om de verdere ontwikkeling van leefbare stedelijke gebieden te bewerkstelligen. Hiertoe werden twee modellen naar voor geschoven:

Concept 1: diffuus model zone 30

In dit model worden alle wegen in de centrumgebieden van Geel en Mol heringericht tot lokale centrumstraten met een snelheidsregime van 30 km/h dat door de inrichting en gerichte controle ook effectief wordt afgedwongen. Deze ingreep is het minst ingrijpend ten opzichte van de huidige ontsluiting van de stedelijke gebieden maar vergt tegelijk de meeste middelen om een dergelijke omvangrijke herinrichting te realiseren. Daarnaast blijft handhaving essentieel om het vooropgestelde snelheidsregime van 30 km/h afdwingbaar te maken.

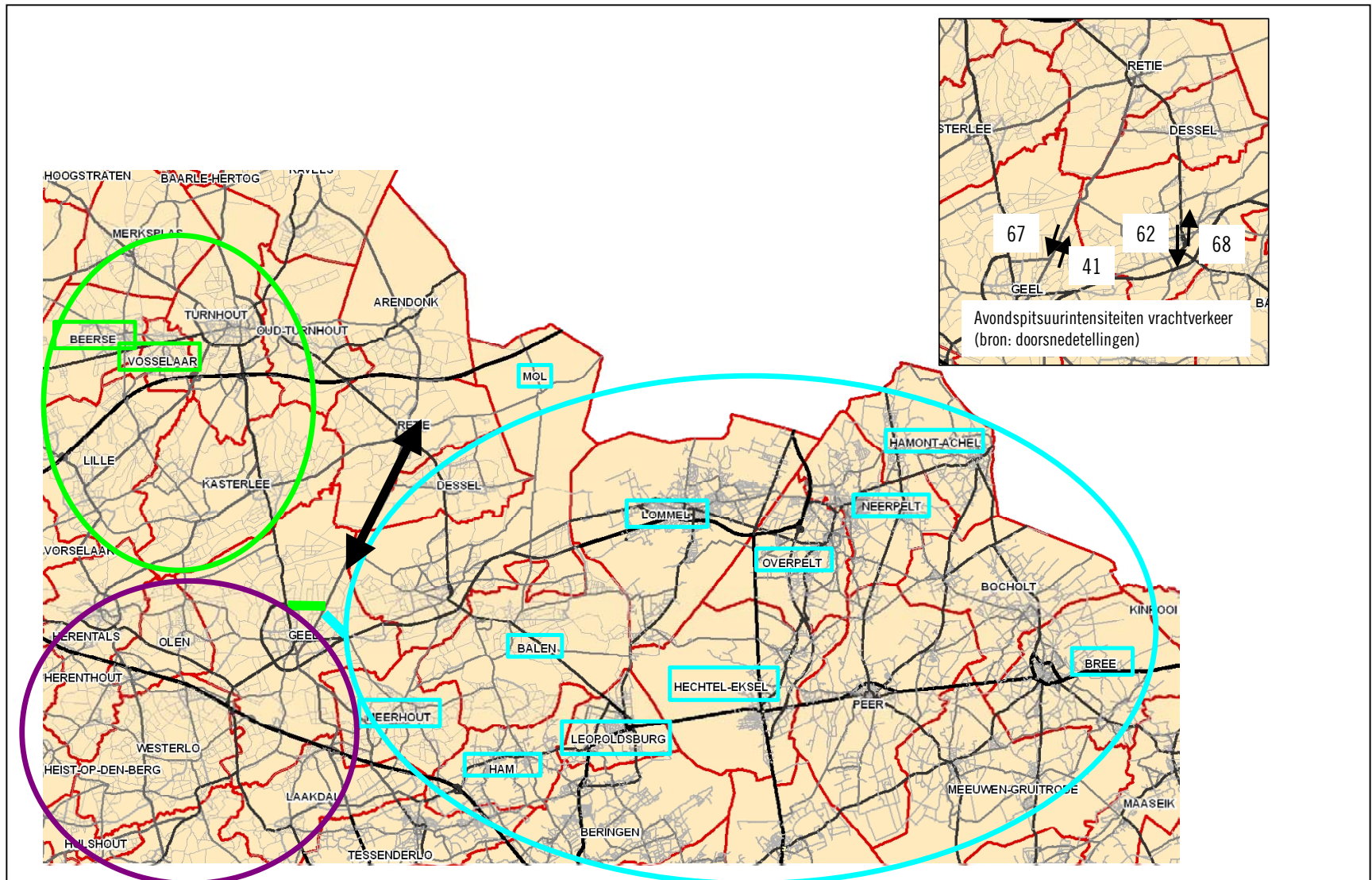
Concept 2: lussenmodel met een knip in het centrum

In dit model wordt door middel van een knip het doorgaand verkeer in het centrum onmogelijk gemaakt. Hierdoor ontstaan in de stadscentra verschillende segmenten die door middel van een lussenmodel los van elkaar worden ontsloten voor het gemotoriseerd verkeer. Alle bestemmingen blijven bijgevolg perfect bereikbaar voor het gemotoriseerd verkeer. Uiteraard gelden deze beperkingen niet voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

In de verdere ontwikkeling van de scenario's die als basis zullen dienen voor de doorrekeningen met het multimodaal model Antwerpen zullen beide concepten naast elkaar worden afgewogen. Hierbij dient wel de bemerking te worden gemaakt dat met het MMA de effecten en de impact op het globale projectgebied kunnen worden geëvalueerd maar niet de exacte maatregelen op het niveau van de stedelijke kernen kunnen worden bepaald.

ROL VAN DE N118 IN DE REGIO

VERSCHUIVINGEN VAN VERKEERSSTROMEN VRACHTVERKEER AVONDSPITSUUR



5.3 / ANALYSE VERSCHUIVINGEN VAN DE VERKEERSSTROMEN VAN HET VRACHTVERKEER OP BASIS VAN HERKOMST BESTEMMINGSONDERZOEK

Aan de hand van de gegevens van het herkomst-bestemmingsonderzoek werd een kwantitatieve analyse doorgevoerd van de mogelijke verschuivingen van de verkeersstromen van het vrachtverkeer. Hierbij werd onderzocht in welke mate de kernen van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol en de hoofddorpen Retie en Dessel zouden kunnen worden gevrijwaard van het vrachtverkeer dat een bestemming heeft in het projectgebied.

Uit de afweging van de concepten met betrekking tot de ontsluiting zwaar verkeer (zie 5.2.1), werd reeds geconcludeerd dat het wenselijk is de N118 als route voor vrachtverkeer naar voor te schuiven. Hiertoe werden volgende infrastructurele aanpassingen voorgesteld:

- de realisatie van de verbinding tussen de N118 en de N18 ter hoogte van Mol Donk – Dessel Goormansdijk, gekoppeld aan tonnagebeperkingen in Mol en Dessel;
- de afweging tussen drie mogelijke oplossingen voor Geel St.-Dimpna (doortocht, nieuwe noordelijke verbinding, nieuwe oostelijke verbinding);
- doortrekking ringweg te Retie gekoppeld aan tonnagebeperking in het centrum en de ringweg ten oosten van de N118 (Nieuwstraat).

Afweging mogelijke oplossingen voor Geel St.-Dimpna

Om na te gaan welke oplossing voor Geel (behoud van doortocht St.-Dimpna, nieuwe noordelijke verbinding tussen N118 en N19/R14 of oostelijke verbinding tussen N118 en N71/R14) het meest functioneel is voor het vrachtverkeer, werden de herkomst en bestemming van de vrachtwagens geanalyseerd. De ruime omgeving rond het projectgebied werd hiertoe opgedeeld in een noordwestelijke, zuidwestelijke en oostelijke zone (zie kaart).

Het aandeel vrachtverkeer met herkomst of bestemming in de noordwestelijk zone (Beerse, Vosselaar) is beperkt. Vrachtverkeer uit deze zone, met een bestemming in het projectgebied, zal gebruik maken van de E34, waardoor een route langsheen de Retie het meest voor de hand ligt. Hierdoor is de impact op Geel zeer beperkt en bijgevolg niet sturend voor de keuze uit de drie varianten.

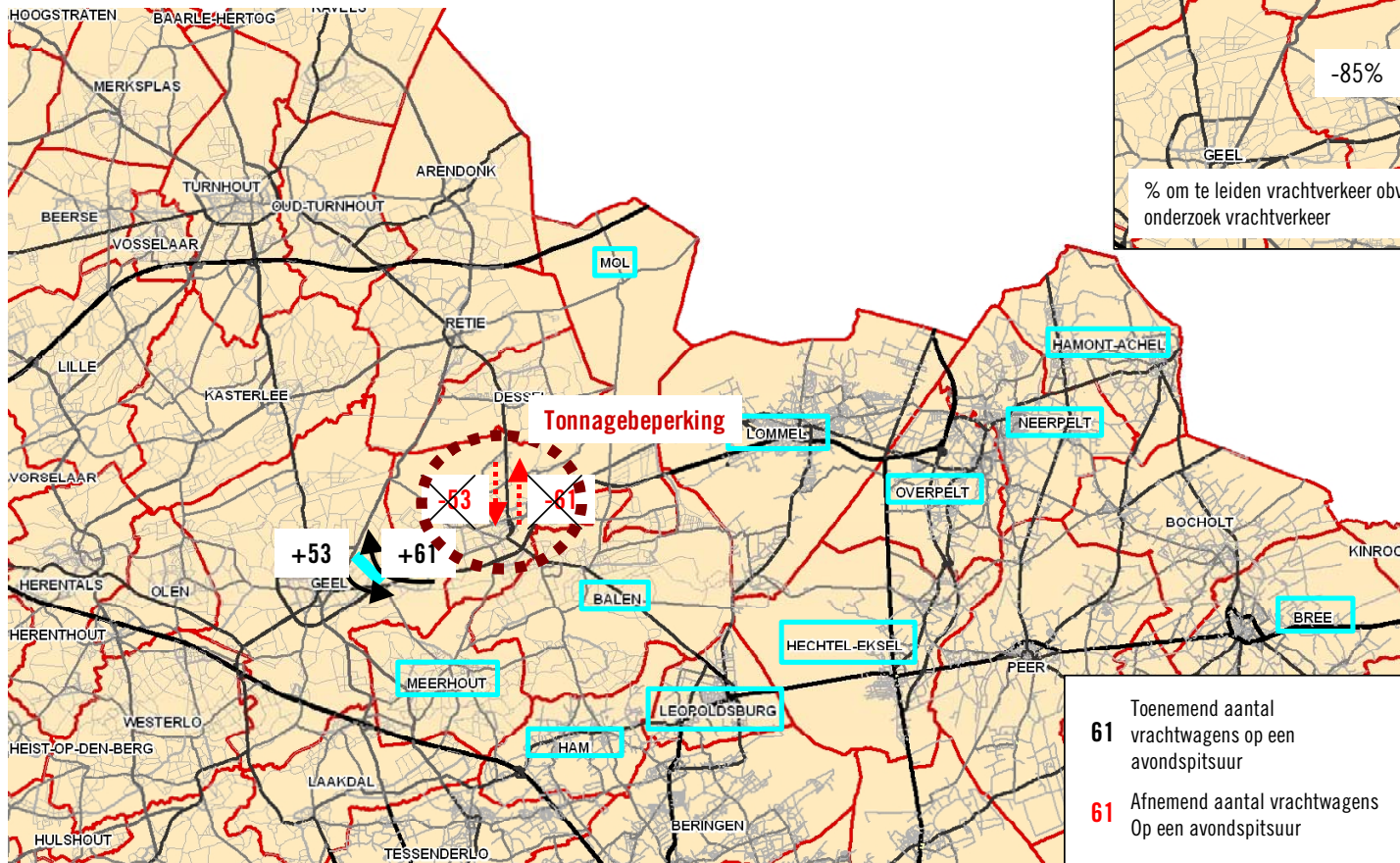
Het vrachtverkeer met een zuidwestelijke relatie (Olen, Herentals, Westelo, Heist-op-den-Berg, Laakdal...) zal het projectgebied benaderen langsheen de N19 (Antwerpsesteenweg), N174 (Winkelom) en R14. Vanuit deze richting is de routetijd via een nieuwe noordelijke of oostelijke verbinding ongeveer gelijk.

Uit de resultaten van het herkomst-bestemmingsonderzoek van het vrachtverkeer (resultaten zie onderzoeksrapport) blijkt dat een belangrijk aandeel van de vrachtwagens een herkomst of bestemming heeft in het gebied ten oosten van de N118, waar de gemeenten

ROL VAN DE N118 IN DE REGIO

VERSCHUIVINGEN VAN VERKEERSSTROMEN VRACHTVERKEER AVONDSPITSUUR

Verschuivingen vrachtverkeer vanuit zone oost bij tonnemaatbepanking
Mol en Dessel obv HB-onderzoek



Meerhout, Balen, Lommel, Overpelt, Neerpelt, Hamont-Achel, Bree, Hechtel-Eksel, Leopoldsburg en Ham deel van uitmaken. Het betreft 128 vrachtwagens of 54% van totale vrachtverkeer dat vandaag terug te vinden is op de N18 en de N118.

Indien de verbinding tussen de N118 en de N18 ter hoogte van Mol Donk – Dessel Goormansdijk zou worden gerealiseerd en de tonnagebeperkingen in Mol en Dessel zou worden ingevoerd, zou dit een belangrijke verschuiving van vrachtverkeer van de N18 naar de N118 tot gevolg kunnen hebben.

Op basis van het herkomst-bestemmingsonderzoek kan worden gesteld dat 90% van het huidige aantal vrachtwagens (61 stuks) op de N18 in noordelijke richting rijdt en 85 % van het huidige aantal vrachtwagens (53 stuks) op de N18 in zuidelijke richting. Vandaag maken reeds 14 vrachtwagens uit het oostelijke herkomst- en bestemmingsgebied gebruik van de N118. In totaal zouden op een avondspits bijgevolg 128 vrachtwagens/uur bijkomend de doortocht St.-Dimpna belasten of gebruik kunnen maken van de nieuwe te onderzoeken noordelijke of oostelijk verbinding tussen de N118 en de R14.

Besluit

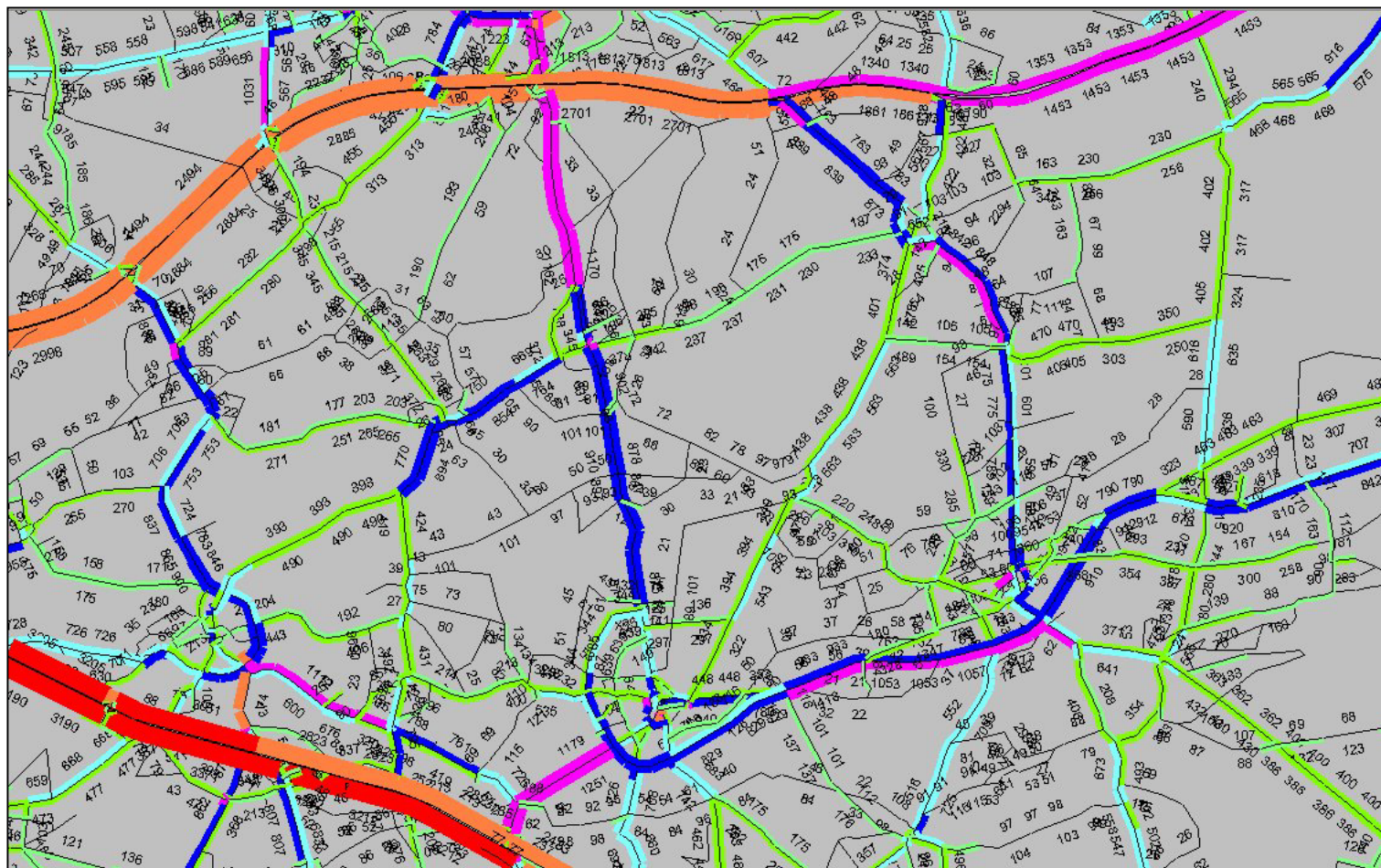
Op basis van deze analyse kan worden gesteld dat

- de realisatie van de verbinding tussen de N118 en de N18 ter hoogte van Mol Donk – Dessel Goormansdijk gekoppeld aan tonnagebeperkingen in Mol en Dessel, een belangrijke bijkomende belasting van de doortocht St.-Dimpna tot gevolg zou hebben.
- een nieuwe verbinding ten noorden van Geel voor het in aandeel belangrijke oostelijk gerichte vrachtverkeer een grote omrijfactor zou betekenen.
- een nieuwe oostelijke verbinding tussen de N118 en N71/R14 heel wat potenties heeft voor geleiding van het vrachtverkeer naar het projectgebied.

Het is wenselijk de concepten met betrekking tot de ontsluiting van het zwaar verkeer verder te onderzoeken aan de hand van het MMA. Bij deze verdere analyse dient ook de impact van de bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen mee te worden opgenomen.

ROL VAN DE N118 IN DE REGIO

Resultaten doorrekening scenario's MMM Antwerpen
Huidige belasting



5.4 / OPBOUW - ANALYSE SCENARIO'S MULTIMODAAL VERKEERSMODEL ANTWERPEN

Zoals reeds eerder gesteld werd het MMA niet enkel ingezet om de mogelijke toekomstscenario's door te rekenen, maar werd het model eveneens gebruikt om de scenario's vorm te geven. Zo werden in de loop van het onderzoekproces in totaal maar liefst 18 scenario's ontwikkeld en doorgerekend. Gelijktijdig werden de analyses doorgevoerd met de gegevens van het herkomst-bestemmingsonderzoek (zie hfst 5.3), werden de concepten voor de ontsluiting van de centrumgebieden Geel en Mol en de ontsluiting zwaar verkeer ontwikkeld (zie hfst 5.2), en werden de scenario's met betrekking tot de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen omschreven (zie hfst 5.1).

5.4.1 / SCHEMA OPBOUW SCENARIO'S VOOR DOORREKENING MET MULTIMODAAL VERKEERSMODEL ANTWERPEN

Op basis van deze indicatoren met betrekking tot de mogelijke ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen, werd vervolgens een schema samengesteld aan de hand waarvan de scenario's voor de doorrekening met het MMA werden bepaald.

Bij de indicatoren werd een onderscheid gemaakt tussen de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen en de mogelijke verkeerskundige ontwikkelingen. Het schema geeft aan welke maatregelen bij welk scenario horen.

Ruimtelijke ontwikkelingen

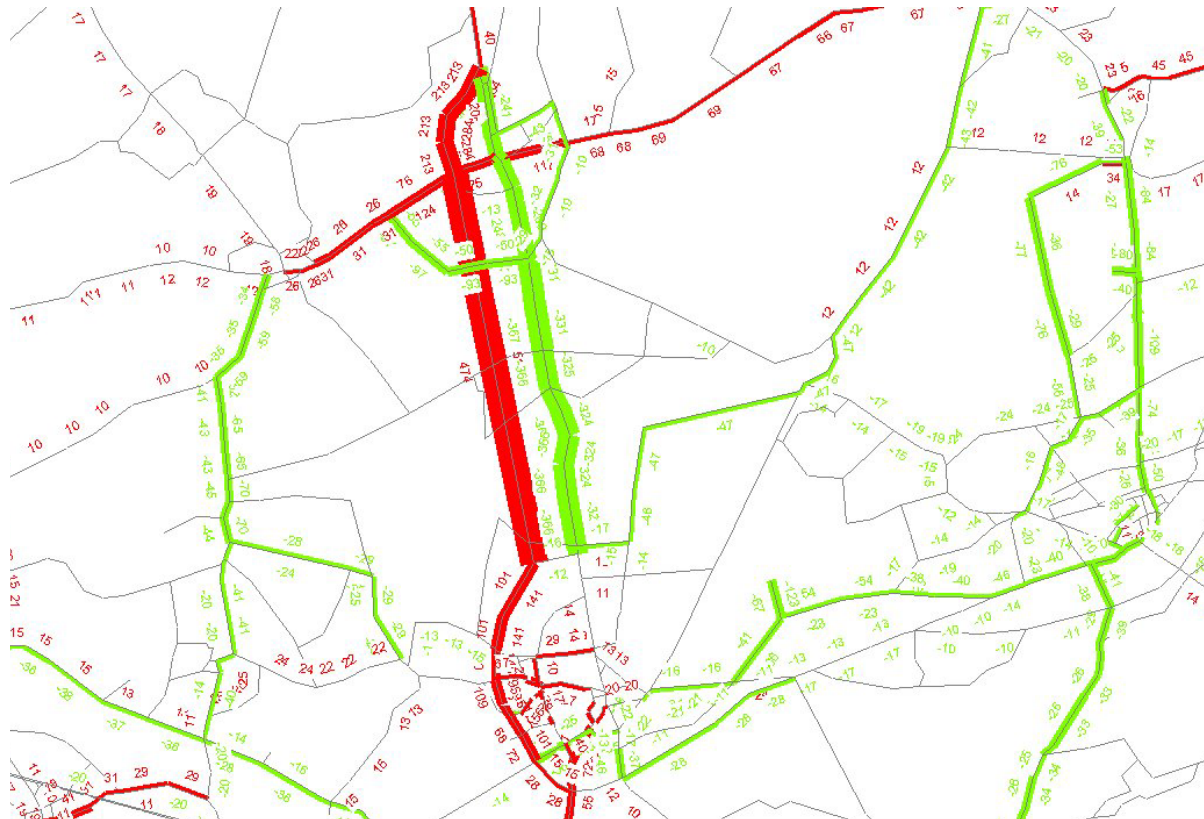
Bij de scenario opbouw is er voor geopteerd om met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkelingen de 'goedgekeurde geplande ontwikkelingen' als uitgangspunt te nemen voor de doorrekening van de scenario's (zie scenario 1a tot 3b).

Teneinde inzicht te verwerven in de impact van de bijkomende 'ruimtelijke plannen in ontwikkeling', werden bovendien de effecten van deze bijkomende ontwikkeling toebedeeld aan de scenario's 3a en 3b (zie scenario 4a en 4b).

Op vraag van de projectleiding is een bijkomend onderzoek verricht naar de impact van de ruimtelijke ontwikkelingen Kievermont te Geel en Stenehei fase 2 te Dessel alsook naar de ontwikkeling van het woonwerkpark te Geel. Omdat voor een dergelijk detailonderzoek het MMA niet kan worden ingezet werd in overleg met de afdeling verkeerskunde van het Vlaams Gewest en de projectleiding een alternatieve handmatige methode van toedeling vooropgesteld (zie hfst 5.5).

ROL VAN DE N118 IN DE REGIO

Resultaten doorrekening scenario's MMM Antwerpen
Verschilplot huidige situatie ten opzicht van
situatie met realisatie Kempische noord zuidverbinding



Verkeerskundige ontwikkelingen

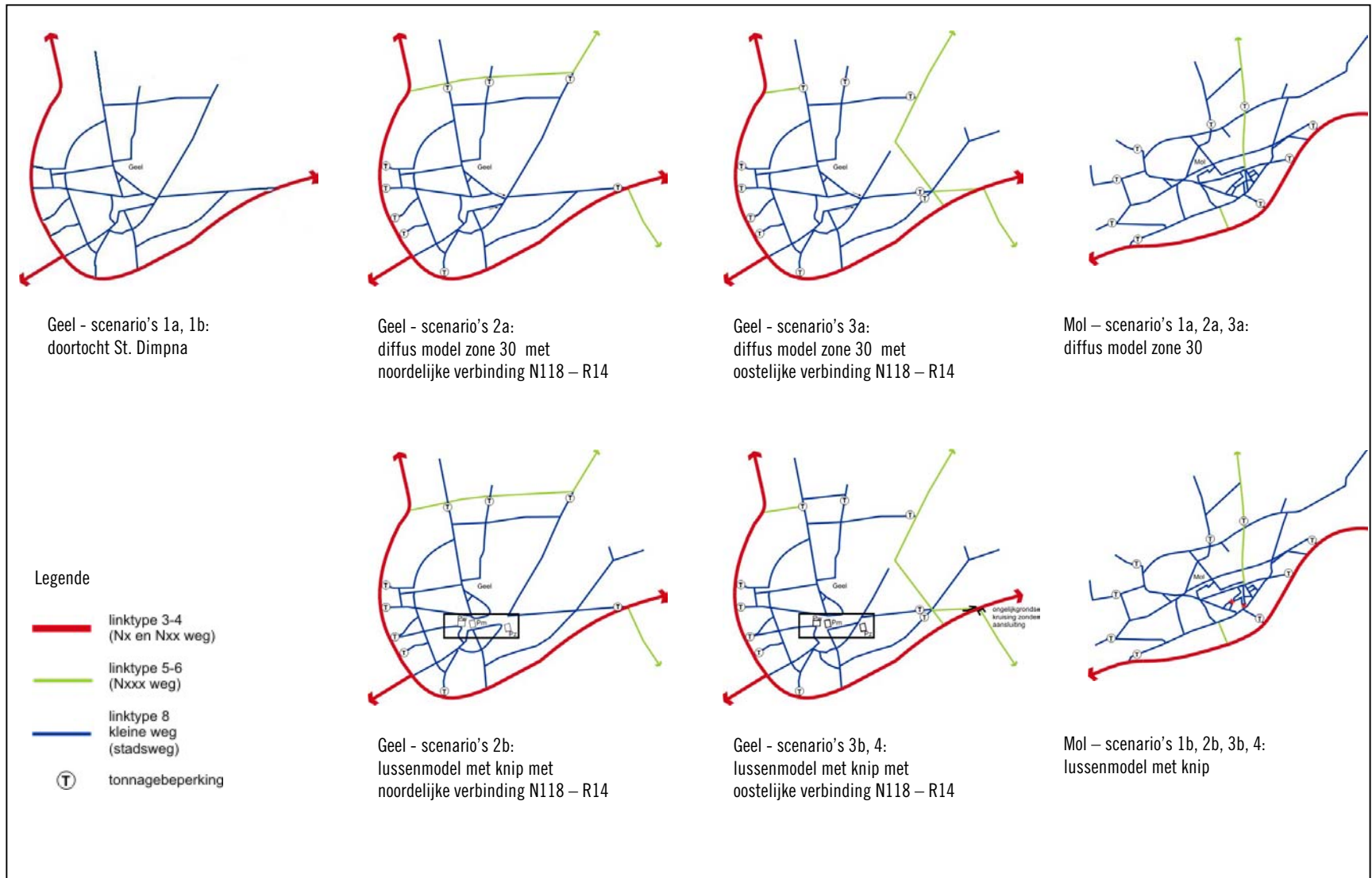
Met betrekking tot de verkeerskundige ontwikkelingen worden drie infrastructurele aanpassingen in alle scenario's mee opgenomen.

- De realisatie van de Kempische noord-zuidverbinding, gekoppeld aan de herinrichting van de centrumgebieden (30 km/h) en een tonnagebeperking in Kasterlee en Ten Aard.
Het Vlaams Gewest werkt op dit ogenblik aan de design-and-buildopdracht die de concrete uitvoering van het project zal aansturen. Om de effecten van deze noord-zuidverbinding op het projectgebied te kunnen inschatten, werd een verschilplot gemaakt die het verschil in belasting weergeeft tussen de huidige situatie en een situatie met als enige aanpassing de realisatie van de Kempische NZ. Hieruit blijkt een beter gebruik van de primaire verbinding tussen Geel en Turnhout en een daling van de intensiteiten op de N118. De maatregel versterkt bijgevolg de regionaal verbindende functie van de NZ.
- De doortrekking van de ring rond Retie gekoppeld aan de uitbreiding van het bedrijventerrein Bempdekens. Aan deze maatregel wordt een herinrichting van de reeds bestaande ringweg gekoppeld, alsook een herinrichting van het centrumgebied (zone 30) met tonnagebeperking.
- De realisatie van de verbinding tussen de N118 langsheen Kastelsedijk (bedrijventerrein Stenehei), Gravenstraat (Belgonucleair/Belgoproces/CBK-VITO) naar de N18 (bedrijventerreinen Mol Donk, Dessel Goormansdijk, Sibelco). Door deze ingreep worden de verschillende nabijgelegen bedrijventerreinen aan elkaar gekoppeld, waardoor ze op een eenduidige manier kunnen worden ontsloten langsheen de N118. Uit de afweging van de concepten voor de ontsluiting van het zwaar verkeer (zie hfst5.2.1) bleek de wenselijkheid van deze maatregel omdat op die wijze een tonnagebeperking in de centrumgebieden van Dessel, Witgoor, Mol, Sluis, Achterbos, Millegem, Ezaart, Ginderbuiten en omgeving recreatiezone (Zilvermeerlaan, Postelsesteenweg, Kiezelweg) kan worden ingesteld. Voor de concrete invulling van deze nieuwe verbinding zijn verschillende oplossingen mogelijk (zie ontwerp onderzoek hfdst. 8.1).

Voor de aansluiting van de N118 te Geel zijn drie varianten weerhouden die aanleiding geven tot de drie hoofdscenario's. In hfst 6 wordt dieper ingegaan op het verkeersleefbaarheidsaspect van de verschillende oplossingsvarianten, alsook op de concrete ruimtelijke inpassing van de mogelijke nieuwe infrastructuur, door middel van ontwerp onderzoek.

- In scenario 1 'Doortocht St.-Dimpna' worden infrastructurele aanpassingen aan de bestaande infrastructuur vooropgesteld om enerzijds de doorstroming van het verkeer te optimaliseren (b.v. door middel van kruispuntaanpassingen), en anderzijds de verkeersleefbaarheid te optimaliseren (b.v. aangepaste oversteekvoorzieningen voor voetgangers).
- In scenario 2 'Nieuwe noordelijke verbinding tussen N118 en N19/R14' wordt een alternatieve ontsluiting voorzien. Hiervoor bestaan, zoals het ontwerp onderzoek aantoont, verschillende mogelijke oplossingen/invullingen.

ROL VAN DE N118 IN DE REGIO CONCEPTEN ONTSLUITING CENTRUMGEBIEDEN GEEL EN MOL



-
- Scenario 3 'Nieuwe oostelijke verbinding tussen N118 en N71/R14' gaat uit van de realisatie van een ongelijkgrondse spoorwegovergang voor de N118, waardoor de bestaande wordt afgebouwd. Door deze verbinding door te trekken tot de Molseweg (ter hoogte van het kruispunt met Laar) en mogelijk tot de R14, ontstaat een nieuwe verbinding tussen de N118 en de primaire weg. In dat laatste geval ontstaat er een nieuw knooppunt met de primaire weg en wordt het bestaande knooppunt met Meerhoutseweg vervangen door een ongelijkgrondse kruising.
Deze variant werd mede door de resultaten van het herkomst-bestemmingsonderzoek voor het vrachtverkeer naar voor geschoven omdat hieruit bleek dat een oostelijke verbinding tussen de N118 en N71/R14 heel wat potenties heeft voor geleiding van het vrachtverkeer naar het projectgebied (zie hfst 5.3).

Op basis van de eerste resultaten van de doorrekeningen met het MMA kon worden geconcludeerd dat het wenselijk is bijkomende maatregelen voorop te stellen in de centrumgebieden. Deze zijn noodzakelijk om een te hoge belasting van deze gebieden met ongewenst bijkomend verkeer te voorkomen. Anderzijds kan ook worden gesteld dat, indien werk zou worden gemaakt van de optimalisering van de ontsluiting van het projectgebied, de gemeenten tegelijk bereid moeten zijn tot het nemen van maatregelen om hun centrumgebieden te vrijwaren.

In hfdst 5.2.2 werden reeds twee concepten voor de centrumgebieden Geel en Mol verduidelijkt:

- het diffuus model – zone 30;
- het lussenmodel – knip in centrum.

Deze twee concepten geven aanleiding tot telkens twee subscenario's (a en b) voor de eerder vooropgestelde drie hoofdscenario's.

Hierna worden de verschillende maatregelen voor deze twee concepten zoals ze in het model zijn opgenomen schematisch weergegeven. Er is vertrokken van het basisnetwerk zoals het in het MMA voor de twee stedelijke gebieden is opgenomen. De primaire wegen hebben in het model het linktype 3-4¹. De N118 en N18 en de mogelijke nieuwe verbindingen te Geel hebben in het model het linktype 5-6.

Om tot het diffuus zone 30-model te komen, werden de wegen in de centrumgebieden teruggebracht tot het linktype 8 'kleine weg' (stadsweg). Daarnaast werd een tonnagebeperking voor de centrumgebieden ingesteld. Omdat het model geen uitzondering kan maken voor het plaatselijk zwaar verkeer, diende wel een beperkt aantal toegangswegen tot het centrumgebied open gehouden te worden voor het zwaar verkeer.

Bij de scenario's met het lussenmodel is in het model bijkomend voor een aantal straten een knip doorgevoerd.

Bij de scenario's met een nieuwe oostelijke verbinding te Geel is het knooppunt van de Meerhoutseweg – Molseweg (N71) vervangen door een ongelijkgrondse kruising. Ter hoogte van de spoorwegovergang is hier bijkomend een onderbreking van de N118 voorzien.

¹ In het MMA wordt een hiërarchie van genummerde wegen gehanteerd: b.v. linktype 3-4 = NX en NXX weg / linktype 5-6 = NXXX weg

Uiteindelijk zijn op basis van deze tussentijdse evaluaties slechts 3 kansrijke scenario's weerhouden voor de verdere evaluatie. Ieder scenario heeft een subvariant naargelang de keuze voor het concept van inrichting van de centrumgebieden. Om de opbouw van de onderzochte scenario's te verduidelijken werd een schema opgesteld. Dit geeft aan welke vooropgestelde ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen deel uitmaken van elk scenario.

TE ONDERZOEKEN SCENARIO'S	Scenario 1a	Scenario 1b	Scenario 2a	Scenario 2b	Scenario 3a	Scenario 3b	Scenario 4a	Scenario 4b
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN								
Goedgekeurde geplande ontwikkelingen								
Plannen in ontwikkeling								
VERKEERSKUNDIGE ONTWIKKELINGEN								
1. Realisatie Kempische NZ Herinrichting centrumgebieden (30 km/uur) en tonnagebeperking Kasterlee en Ten Aard								
2. Doortrekking en herinrichting ring Retie gekoppeld aan herinrichting centrumgebied (30 km/uur) en tonnagebeperking								
3. Realisatie verbinding N118 - N18 Stenehei/Donk/Goormansdijk gekoppeld aan tonnagebeperkingen en 30 km/uur in centrumgebieden Dessel, Witgoor, Mol, Sluis, Achterbos, Millegem, Ezaart, Ginderbuiten en omgeving recreatiezone (Zilvermeerlaan, Postelsesteenweg, Kiezelweg)								
4. Doortocht St. Dimpna								
5. Nieuwe noordelijke verbinding tussen N118 en N19/R14								
6. Nieuwe oostelijke verbinding tussen N118 en N71/R14								
7. Herinrichting centrumgebied Mol - difuus model - zone 30								
8. Herinrichting centrumgebied Mol - lussenmodel - knip in centrum								
9. Herinrichting centrumgebieden Geel en Mol - difuus model - zone 30								
10. Herinrichting centrumgebieden Geel en Mol - lussenmodel - knip in centrum								

5.4.2 / NAUWKEURIGHEID EN BEPERKINGEN VAN HET MULTIMODAAL VERKEERSMODEL ANTWERPEN

In de eerste plaats dient erop gewezen te worden dat het MMA een avondspitsuurmodel is. De resultaten gelden voor het avondspitsuur (van 16.30 u. tot 17.30 u.) van een gemiddelde werkdag.

De socio-economische gegevens (SEG) waar het model van vertrekt, zijn gebaseerd op de NIS-volkstelling van 1991 en zijn omgerekend naar 2003. Met deze gegevens werden HB-tabellen (herkomst-bestemmingsgegevens) opgesteld voor het auto- en vrachtverkeer evenals het openbaar vervoer (OV).

De gevolgde werkwijze is voor gans het studiegebied gelijk. Dit geeft een zeer goed beeld van het verkeer voor het jaar 2003. Wanneer plaatselijk zeer sterke wijzigingen in tewerkstelling of bevolking optreden, kan dit mogelijk nog niet tot uiting komen in de huidige versie van het model.

Het MMA heeft nog niet de mogelijkheid berekeningen uit te voeren voor het jaar 2020. Vermoedelijk zal het toekomstmodel beschikbaar zijn vanaf 2008. Daarom worden op dit ogenblik enkel berekeningen op basis van het jaar 2003 uitgevoerd.

De herkomst-bestemmingsgegevens van het vrachtvervoer zijn in het MMA nog onvoldoende nauwkeurig. Het vrachtverkeer kan daarom nog niet goed gemoduleerd worden.

De socio-economische gegevens zijn beschikbaar per NIS-zone en als dusdanig in het MMA ingevoerd. Het wegennetwerk werd hieraan aangepast. Kleine wegen werden enkel ingevoerd wanneer ze gebruikt worden door openbaarvervoerlijnen. Voor studies die betrekking hebben op een relatief groot gebied is deze indeling zeer geschikt. De nauwkeurigheid van het model is voldoende hoog om in de meeste gevallen een degelijke voorspelling te maken. Wil men echter zeer sterk inzoomen op een detail van het netwerk, bijvoorbeeld één kruispunt, dan kunnen de waarden sterk afwijken van de werkelijkheid. In zo'n geval dient men een dynamisch (micro) verkeersmodel in plaats van een regionaal (macromodel) model zoals het MMA te gebruiken.

5.4.3 / RESULTATEN EVALUATIE SCENARIO'S MULTIMODAAAL VERKEERSMODEL ANTWERPEN

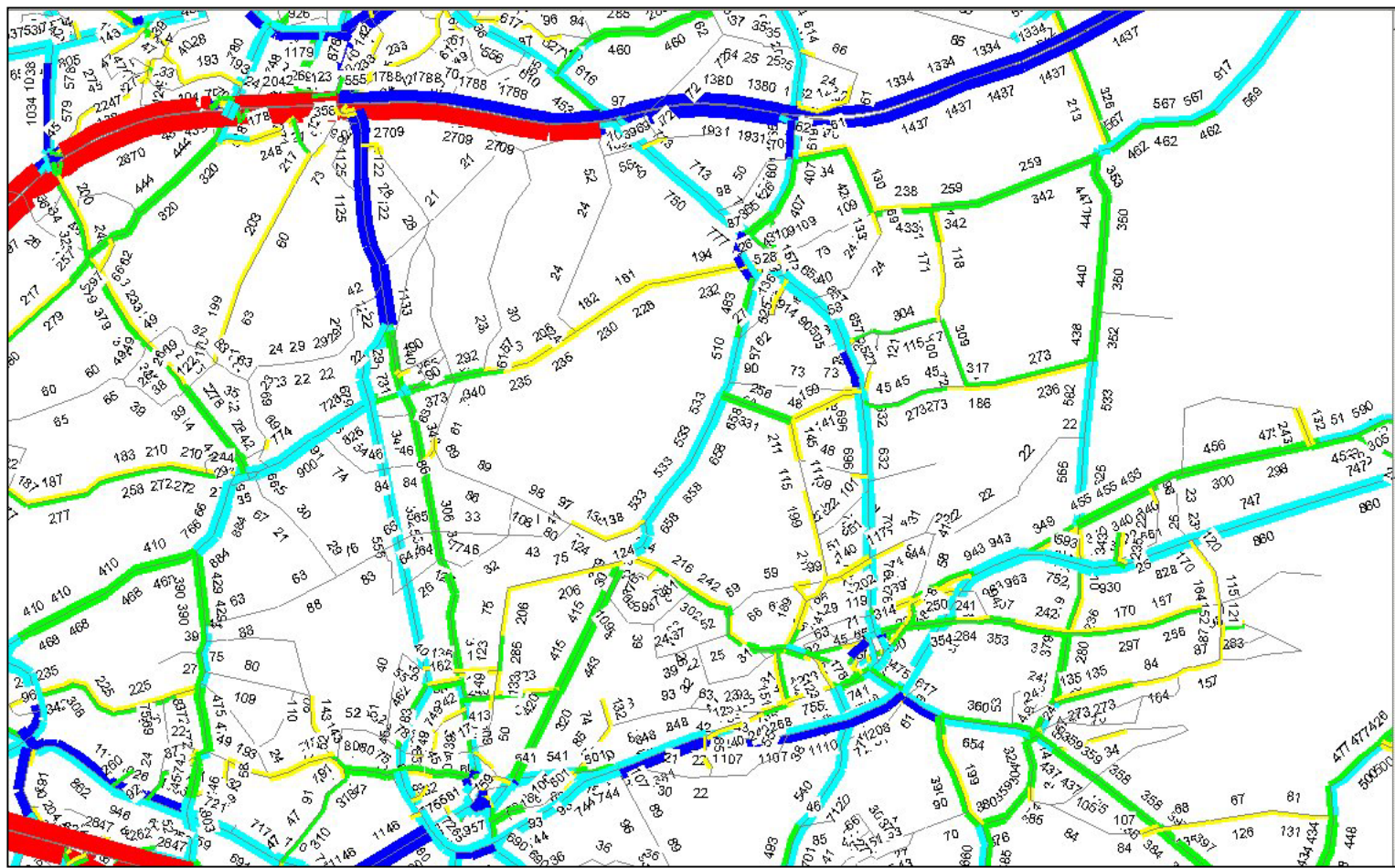
De resultaten van de doorrekening van de scenario's gelden voor het totale verkeer (auto en vrachtverkeer). Rekening houden met de nauwkeurigheid en beperkingen van het multimodaal verkeersmodel, is bij de evaluatie van de resultaten voornamelijk gefocust op het globale beeld van belasting van het wegennet in het projectgebied. Hierna volgt een bespreking van de belangrijkste resultaten uit de evaluatie van de verschillende scenario's.

Scenario 1a en 1b

- De globale belasting van Geel centrum is te hoog. Omwille van het doortochtconcept kunnen geen stringente maatregelen worden genomen die een duurzame ontwikkeling van het centrumgebied kunnen garanderen.
- Er is een toename van de verkeersstroom via Ezaart – Millegem – Castelsebaan waar te nemen die nog sterker wordt indien in Mol centrum een knip wordt doorgevoerd. Dit is een gevolg van de te zwaar belaste doortocht te Geel St.-Dimpna. Hieruit kan worden geconcludeerd dat stringente maatregelen om Mol centrum te ontlasten van doorgaand verkeer in deze scenario's een bijkomende druk leggen op de deekernen Ezaart en Millegem.
- Ook aan de noordelijke zijde van de N118 te Geel ontstaat een belangrijke toename van de verkeersstromen langsheen Katersberg en de verbinding Fransebaan, Heistraat, Fittelaarsdijk. Deze wegjes zijn niet geschikt om dit bijkomend sluipverkeer ten gevolge van de te zwaar belaste doortocht te Geel St.-Dimpna op te vangen.
- De knip in Mol centrum zorgt voor een afname van de verkeersdruk op de N18 en een toename van het verkeer op de N118.
- De sterke afname van het verkeer in Molderdijk (en Markt) ten gevolge van de knip in Mol centrum zorgt voor een evenredige verhoging van de verkeersdruk op oostelijk en westelijk gelegen ontsluitingsstraten.
- De nieuwe verbinding N18 - N118 te Mol Donk zorgt voor een afname van het verkeersdruk op de N18 tussen Retie en Mol die het sterkst is noorden van Dessel. De knip in Mol heeft een positief effect op de afname van het verkeer op de N18.
- De doortrekking van de ring te Retie zorgt richting E34 voor een afname van het verkeer op de N18 en een toename van het verkeer op de N118.

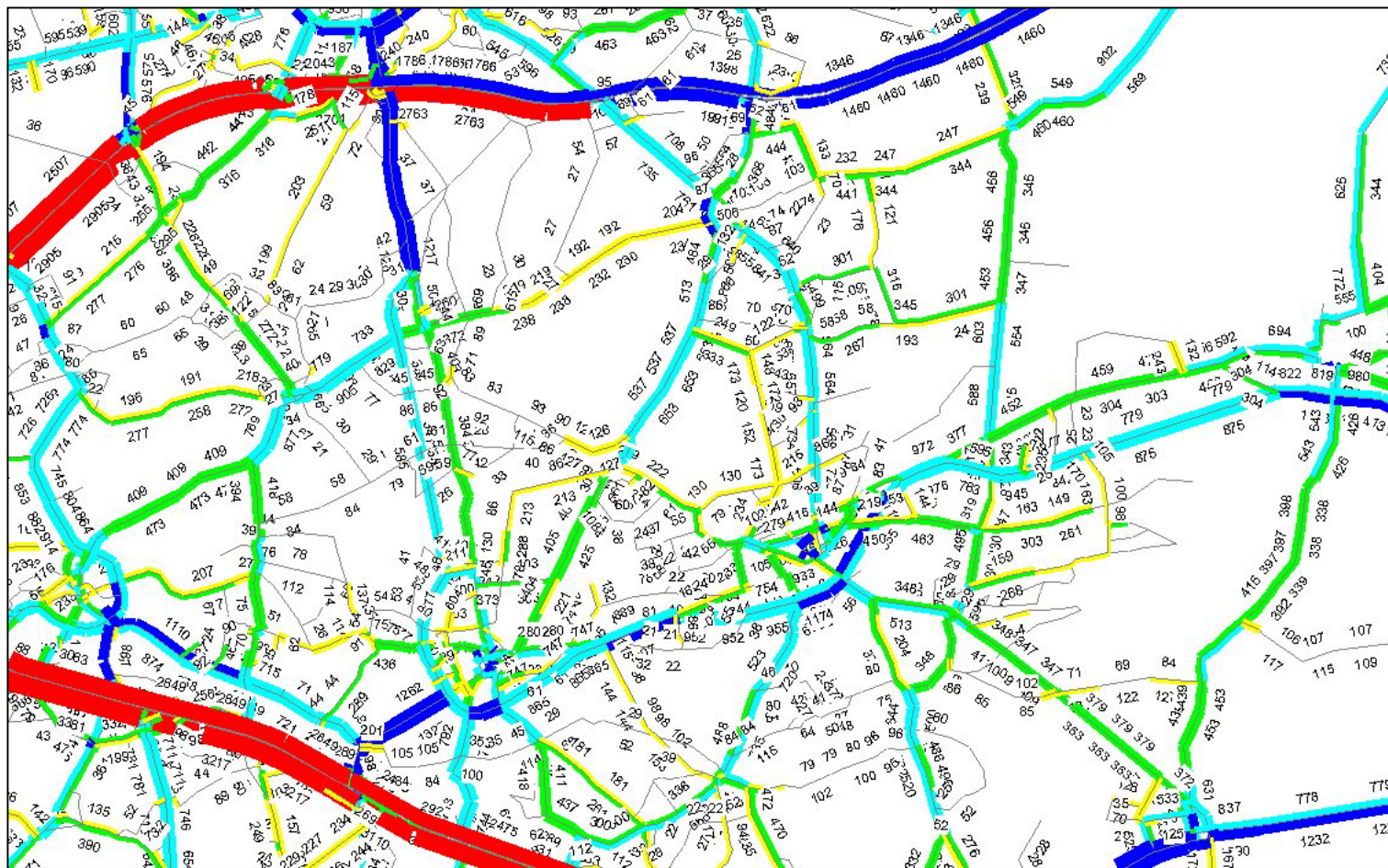
ROL VAN DE N118 IN DE REGIO

Resultaten doorrekening scenario's MMM Antwerpen
scenario's 1a



ROL VAN DE N18 IN DE REGIO

Resultaten doorrekening scenario's MMM Antwerpen
scenario's 1b



Scenario 2a en 2b

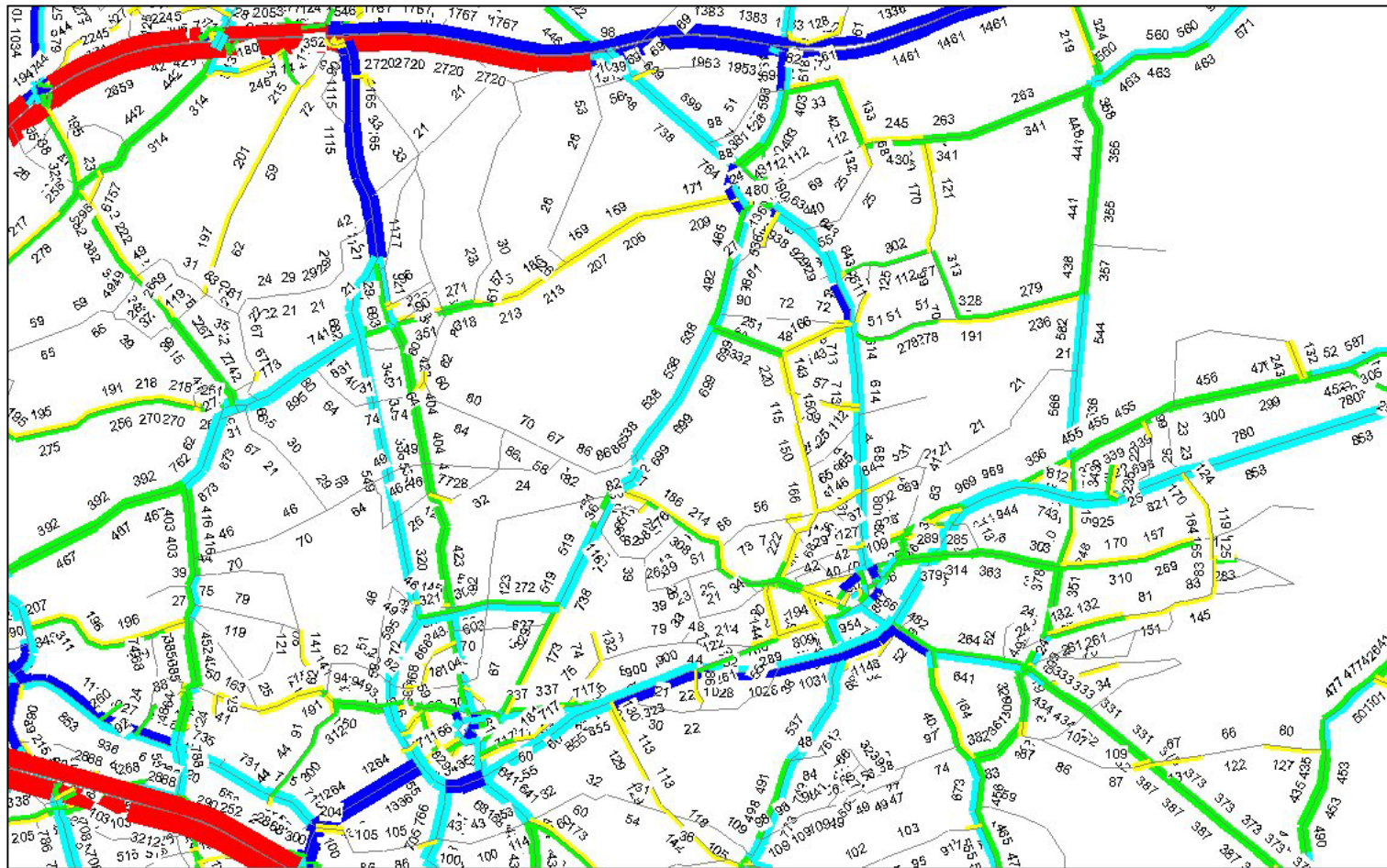
- Met het diffuse zone 30 model blijft de globale belasting van Geel centrum te hoog. Het lussenmodel met de knip in Geel centrum geeft wel een verwijzing van verkeer naar de ringweg. De belangrijke toename van verkeer op de ringweg is positief maar geeft aan dat een verhoging van de capaciteit van de knooppunten in dit scenario noodzakelijk is. Het autolower centrumgebied in scenario 2b biedt wel extra mogelijkheden tot een duurzame ontwikkeling van het centrumgebied.
- In scenario 2b kan een hogere belasting van de nieuwe noordelijke verbinding worden vastgesteld ten opzichte van scenario 2a. Dit geeft aan dat de stringente maatregelen in Geel centrum een beter gebruik van nieuwe infrastructuur tot gevolg heeft.
- De problematiek van de toename van de verkeersstroom via Ezaart – Millegem – Castelsebaan blijft vergelijkbaar met de scenario's 1a en 1b. De noordelijke verbinding tussen N118 en R14 heeft hier geen invloed op.
- De problematiek van het sluipverkeer aan de noordelijke zijde van Geel (Katersberg, Fransebaan, Heistraat, Fittelaarsdijk) wordt in deze scenario's wel opgelost.
- Er is een globale toename van het verkeer op de N118 waar te nemen ten opzichte van een afname van het verkeer op de N18.
- De knip in de centrumgebieden Mol en Geel centrum gekoppeld aan de nieuwe verbindingen te Retie, Mol Donk en Geel noord zorgt ook in deze scenario's voor een bijkomende afname van de verkeersdruk op de N18 en een toename van het verkeer op de N118.
- Bij de scenario's 2a en 2b wordt een meer gelijkmatige verdeling van het verkeer op de ringweg vastgesteld (in vergelijking met de scenario's 3a en 3b waar het model aantoont dat de belasting van het zuidelijke deel van de ringweg beduidend hoger is dan op het westelijke deel).
- De scenario's 2a en 2b geven in vergelijking met de scenario's 3a en 3b een lagere belasting van het noordelijk deel van de N118 (thv Dessel) en een hogere belasting van het zuidelijke deel van de N118 (thv Geel).

Voor de centrumgebieden Mol, Dessel en Retie zijn de effecten van scenario 2 vergelijkbaar met scenario 1:

- de sterke afname van het verkeer in Molderdijk (en Markt) ten gevolge van de knip in Mol centrum gekoppeld aan de evenredige verhoging van de verkeersdruk op de oostelijk en westelijk gelegen ontsluitingsstraten;
- de afname van het verkeersdruk op de N18 Retie – Dessel - Mol die het sterkst is noorden van Dessel;
- de afname van verkeer op de N18 en de toename op de N118 tussen Retie en E34 ten gevolge van de doortrekking van de ring te Retie.

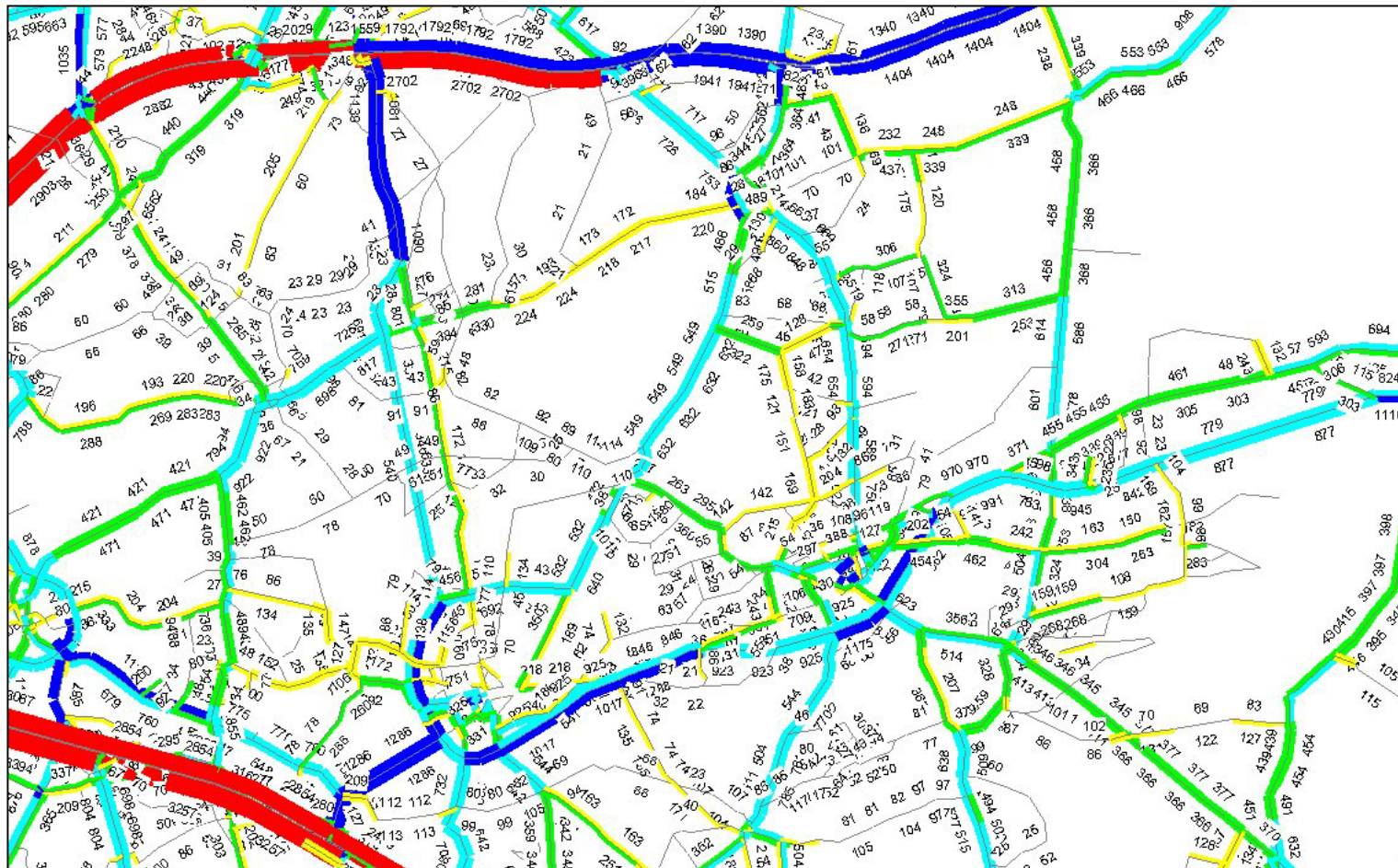
ROL VAN DE N118 IN DE REGIO

Resultaten doorrekening scenario's MMM Antwerpen
scenario's 2a



ROL VAN DE N118 IN DE REGIO

Resultaten doorrekening scenario's MMM Antwerpen
scenario's 2b



Scenario 3a en 3b

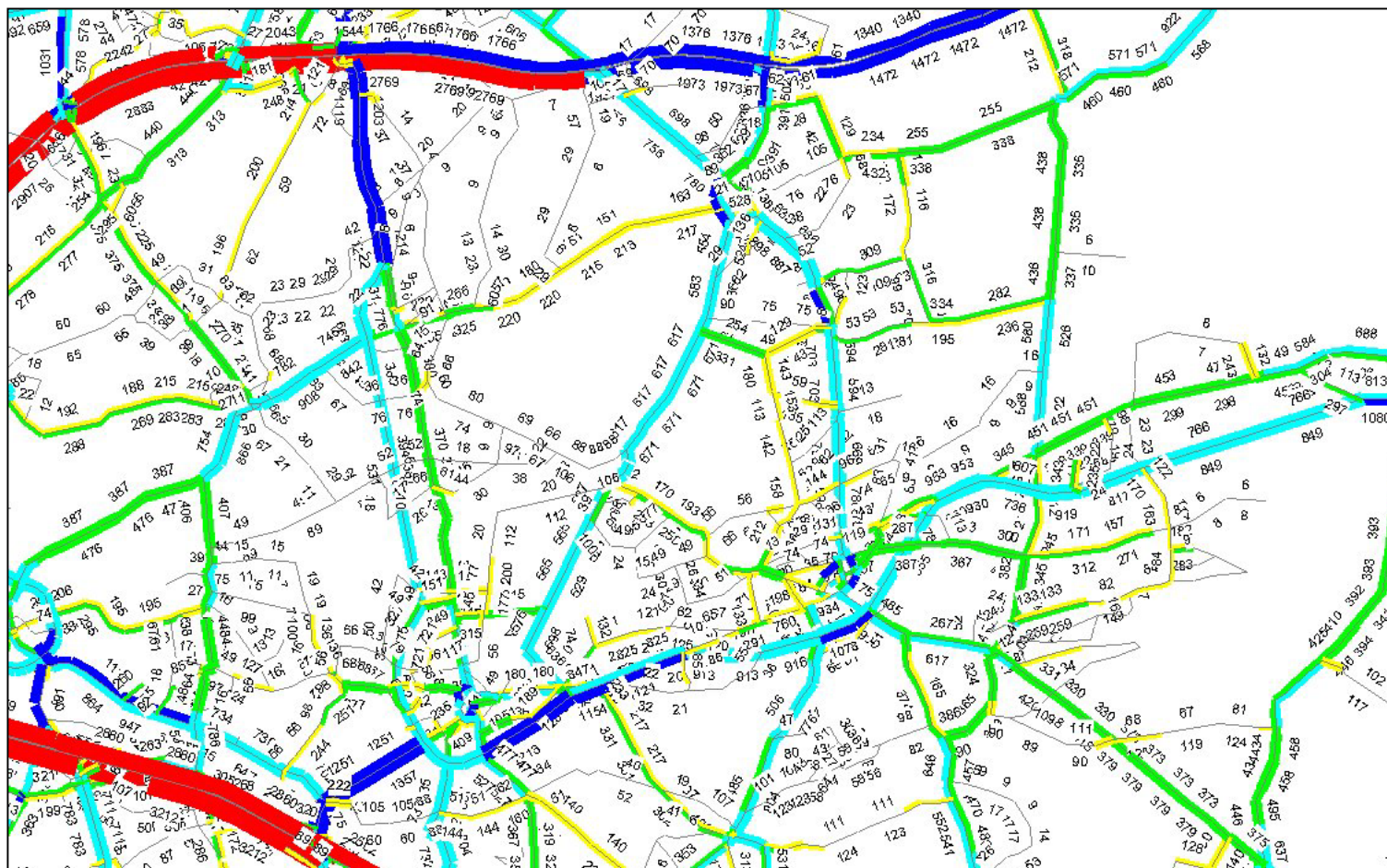
- In dit model wordt de oostelijke verbinding tussen N118 en R14 gekoppeld aan de realisatie een ongelijkgrondse spoorwegovergang, waardoor de bestaande gelijkgrondse overgang wordt opgeheven. Deze knip in het huidige traject van de N118 zorgt voor ook reeds bij het diffuse zone 30 model voor een sterke verwijzing van verkeer naar de ringweg. Dit heeft een positieve invloed op de belasting van Geel centrum. In het oostelijk deel van het centrumgebied is de afname van de verkeersdruk sterker dan in het westelijke deel. Het lussenmodel met de knip in Geel centrum zorgt voor verdere en meer gelijkmatige afname van de verkeersdruk in het gehele centrumgebied.
- Voor deze scenario's is een globale toename van verkeer op de N118 vast te stellen, en een afname van verkeer op de N118.
- Er is een beter gebruik van de nieuwe oostelijke verbinding vast te stellen (3a,3b) tegenover de noordelijke verbinding (2a, 2b).
- Bij scenario 3b is een hogere belasting van de nieuwe oostelijke verbinding én Katersberg vast te stellen. Hier zien we dat deze route als alternatief wordt gebruikt voor de (te) zwaar belaste ringweg (functioneert als volledige ring). Dit bijkomende sluipverkeer voor Katersberg creëert uiteraard een ongewenste situatie.
- Evenals in scenario 2 kan de ontlasting van het centrumgebied van Geel en de toename van verkeer op de ringweg als positief worden omschreven maar geeft dit aan dat een verhoging van de capaciteit van de knooppunten ook voor deze scenario's noodzakelijk is.
- De oostelijke verbinding tussen N118 en R14 te Geel zorgt, in tegenstelling tot de toename van de verkeersdruk op de route Ezaart – Millegem – Castelsebaan in het noordwesten van Mol in de voorgaande scenario's, nu voor een afname van de verkeersdruk.
- In deze scenario's blijkt de knip in het centrumgebied van Geel minder essentieel te zijn dan in het voorgaande scenario 2. De knip in Mol-centrum zorgt ook in deze scenario's voor een afname van de verkeersdruk op de N18 en een toename van het verkeer op de N118.
- Bij de scenario's 3a en 3b is de belasting van het zuidelijke deel van de ringweg beduidend hoger is dan op het westelijke deel (in vergelijking met de scenario's 2a en 2b waar een meer gelijkmatige verdeling van het verkeer op de ringweg kan worden vastgesteld).
- De scenario's 3a en 3b geven in vergelijking met de scenario's 2a en 2b een hogere belasting van het noordelijk deel van de N118 (thv Dessel) en een lagere belasting van het zuidelijke deel van de N118 (thv Geel).

Voor de centrumgebieden Mol, Dessel en Retie zijn de effecten van scenario 3 vergelijkbaar met die van scenario 1 en 2:

- de sterke afname van het verkeer in Molderdijk (en Markt) ten gevolge van de knip in Mol-centrum, gekoppeld aan de evenredige verhoging van de verkeersdruk op de oostelijk en westelijk gelegen ontsluitingsstraten;
- de afname van het verkeersdruk op de N18 Retie – Dessel - Mol die het sterkst is noorden van Dessel;
- de afname van verkeer op de N18 en de toename op de N118 tussen Retie en E34 ten gevolge van de doortrekking van de ring te Retie.

ROL VAN DE N118 IN DE REGIO

Resultaten doorrekening scenario's MMM Antwerpen
scenario's 3a



Scenario 4a en 4b

Teneinde inzicht te verwerven in de impact van de 'ruimtelijke plannen in ontwikkeling', werden de effecten van deze bijkomende ontwikkeling toebedeeld aan de scenario's 3a en 3b. Uit de resultaten van de doorrekening van de scenario's 4a en 4b kunnen volgende besluiten naar voor worden geschoven:

- De toename van verkeer als gevolg van de in rekening gebrachte bijkomende ruimtelijke ontwikkeling doet zich voornamelijk voor op de N118. De impact op de N18 tussen Mol en Retie is beperkt.
- De toegenomen verkeersdruk die op de R14 kan worden vastgesteld, zal nog in belangrijke mate toenemen indien ook het woonwerkpark mee in rekening wordt gebracht. Bijkomend onderzoek naar de restcapaciteit van de knooppunten is aangewezen.
- Omwille van de (te) zwaar belaste ringweg is er een belangrijke toename van sluipverkeer op Katersberg vast te stellen. Deze weg gaat functioneren als een onderdeel van een volledige ringstructuur.
- Op de verbindingswegen met de E34 te Retie wordt in vergelijking met scenario 3 een beperkte toename van verkeer vastgesteld. Omwille van de doortrekking van de ring situeert de toename zich ten opzichte van de huidige situatie enkel op de N118.

Analyse mogelijk maasverkleinend effect N118

In de scenario's zijn een aantal infrastructurele aanpassingen opgenomen om de ontsluiting van het projectgebied te optimaliseren. Om na te gaan of de N118 hierdoor een maasverkleinende rol gaat vervullen als een verbinding tussen de E34 en de E313, werd een selectedlinkanalyse doorgevoerd. Dit gebeurde voor scenario 3b op drie plaatsen in het netwerk:

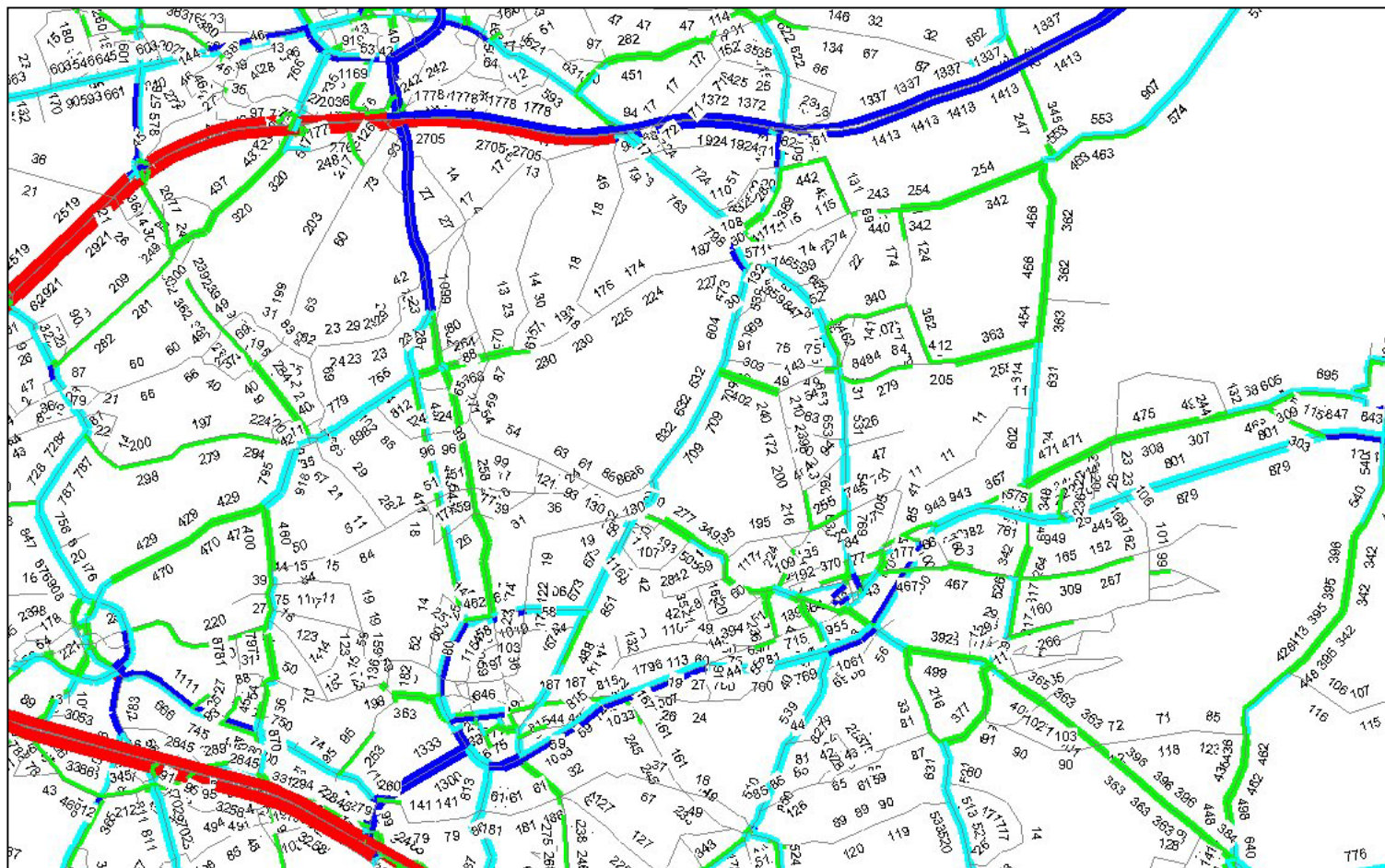
- op de N118 ter hoogte van de E34;
- op de N18 ter hoogte van de E34;
- op de nieuwe oostelijke verbinding te Geel.

Uit deze analyse kan worden afgeleid dat de noordelijke meetpunten ter hoogte van de E34 geen of slechts een zeer beperkt aandeel verkeer aantrekken dat de verbinding tussen de E313 en E34 maakt. Hetzelfde besluit geldt voor de selected link ter hoogte van de nieuwe oostelijke verbinding. Hier kan worden vastgesteld dat slechts een beperkt aandeel verkeer vanaf de E34 langsheen de N118 de verbinding met de R14 maakt.

Daarnaast blijkt ook dat de noord-zuidverbinding langsheen de N19/nieuwe verbindingsweg in alle scenario's een gelijkaardige belasting kent. Ook hieruit kan worden afgeleid dat een geoptimaliseerde ontsluiting van het project gebied geen of een slechts verwaarloosbare invloed heeft op de verbindende functie van de primaire weg.

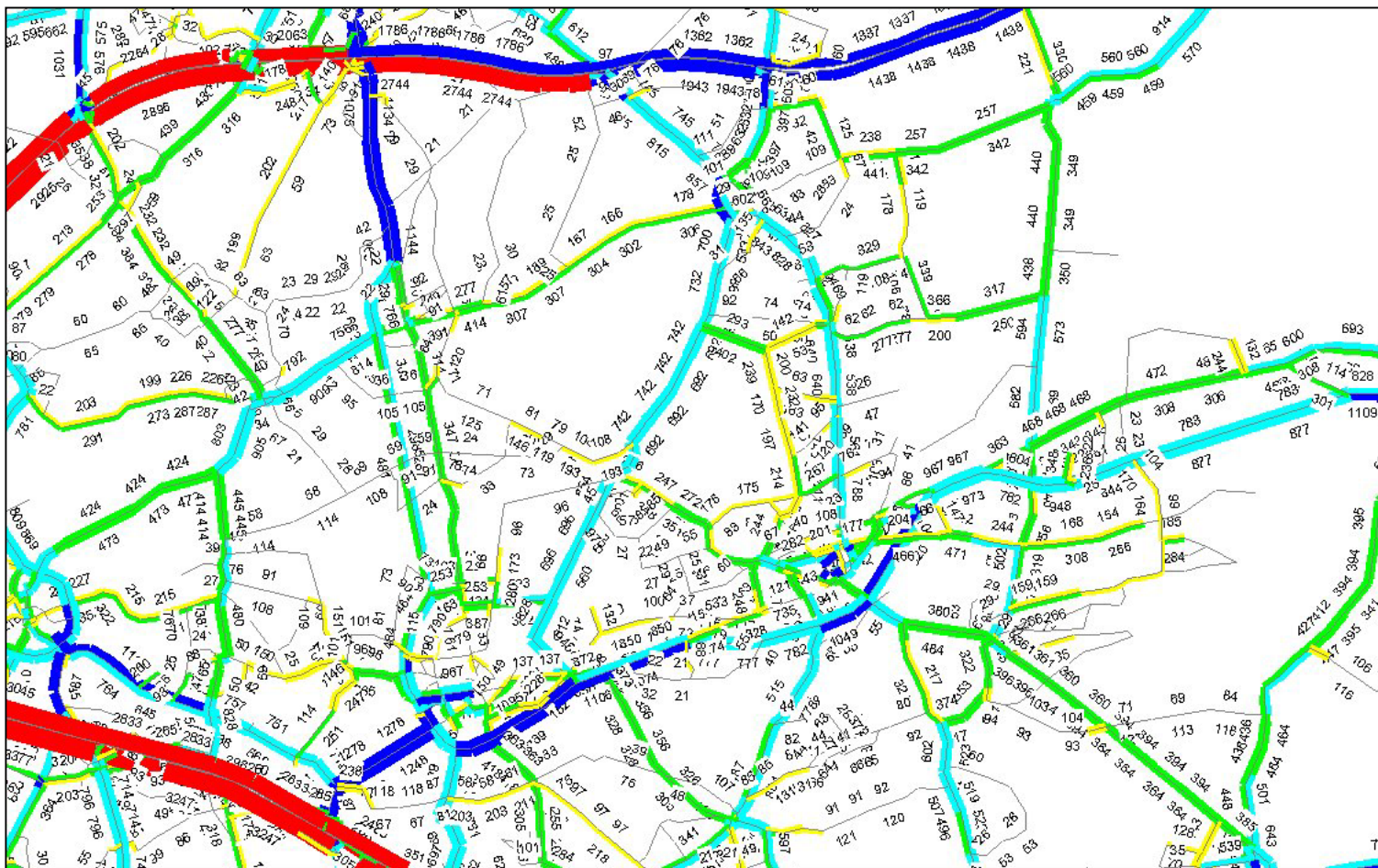
ROL VAN DE N18 IN DE REGIO

Resultaten doorrekening scenario's MMM Antwerpen
scenario's 4a



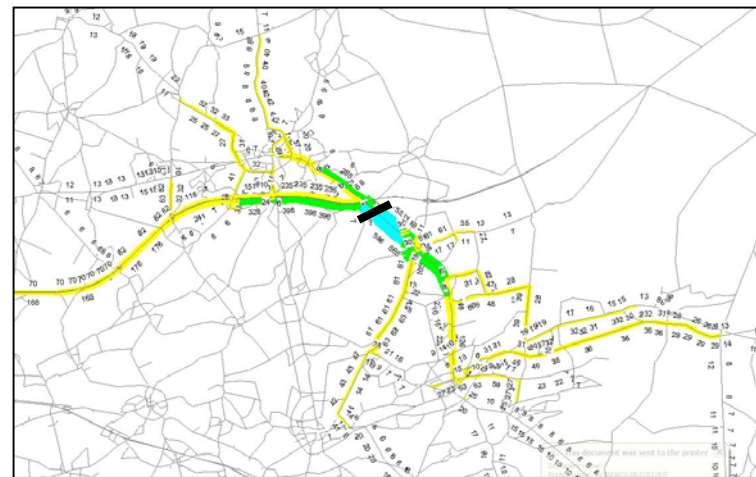
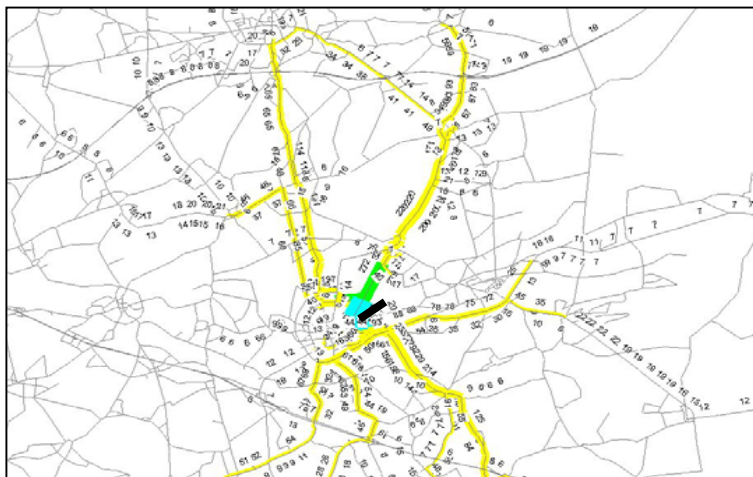
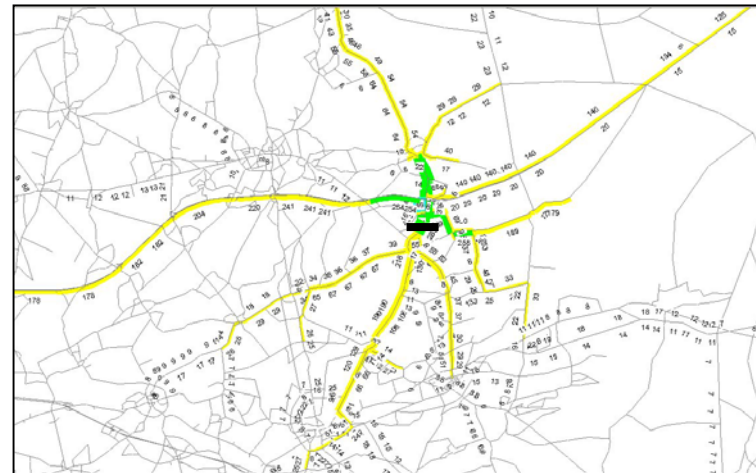
ROL VAN DE N118 IN DE REGIO

Resultaten doorrekening scenario's MMM Antwerpen
scenario's 4b



ROL VAN DE N118 IN DE REGIO

Resultaten doorrekening scenario's MMM Antwerpen
selected link analyse scenario's 3b



Besluit

Op basis van de evaluatie van de doorgerekende scenario's met het multimodaal model kunnen een aantal besluiten naar voor worden geschoven:

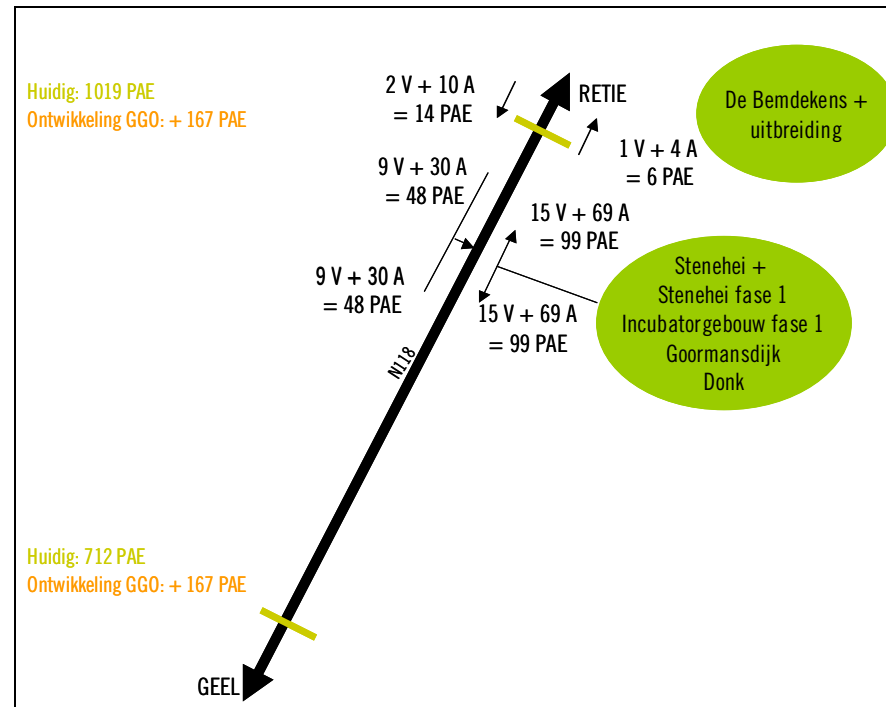
- De vooropgestelde maatregelen zorgen voor een globale toename van het verkeer op de N118 en een afname van het verkeer op de N18.
- Uit de analyse van de scenario's blijkt dat het verkeersluwer maken van de centrumgebieden een randvoorwaarde is om de verzamelfunctie van de N118 op bovenlokaal niveau te bewerkstelligen.
- Het doortochtconcept voor Geel St.-Dimpna is geen optie omdat in dat geval onvoldoende stringente maatregelen kunnen worden genomen in functie van een duurzame ontwikkeling van het centrumgebied.
- Uit de selectedlinkanalyse blijkt dat de geoptimaliseerde ontsluiting van de N118 geen of slechts een zeer beperkt aandeel verkeer aantrekt dat een maasverkleinende verbinding maakt tussen de E331 en de E34.
- Het positieve effect van de verwijzing van verkeer naar de primaire wegen N71 – R14 – N19 heeft ook belangrijke gevolgen op de locatie en het uitrustingsniveau van de knooppunten van de primaire wegen. Naast de regionale verbindingfunctie blijkt uit de modelresultaten voor de primaire weg een belangrijke rol te zijn weggelegd voor de ontsluiting van de stedelijke gebieden Geel en Mol.
- De nieuwe oostelijke verbinding te Geel tussen de N118 en N71/R14 heeft, overeenkomstig het besluit van de analyse op basis van het herkomst-bestemmingsonderzoek, heel wat potenties voor de geleiding van bestemmingsverkeer naar het projectgebied. Door de vervanging van de bestaande gelijkgrondse spoorwegovergang door een ongelijkgrondse, wordt het verkeer automatisch richting ringweg gestuurd. Deze variant is bijgevolg minder afhankelijk van de begeleidende maatregelen om het centrumgebied verkeersluwer te maken. Nadelen zijn de blijvende verkeersdruk op de noordelijke verbindingen tussen N118 en N19 (Katersberg), waar bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn om sluipverkeer te voorkomen en de ongelijke belasting van de R14.
- Ook de nieuwe noordelijke verbinding te Geel tussen de N118 en N19/R14 heeft belangrijke potenties. In deze variant zijn wel sterke maatregelen vereist om het centrumgebied verkeersluwer te maken (lussenmodel met knip). Hier vormt de blijvende verkeersdruk op de oostelijke verbindingen tussen N118 en N71 (Kievermont - Castelsebaan) een nadeel.
- Uit de vergelijking van de scenario's 2a en 2b met de scenario's 3a en 3b kan worden vastgesteld dat bij de scenario's 2 een meer gelijkmatige verdeling van het verkeer op de R14 ringweg optreedt in vergelijking met de scenario's 3, waar de belasting van het zuidelijke deel van de R14 beduidend hoger is dan op het westelijke deel. Wel dient er rekening mee te worden gehouden dat het bijkomend verkeer dat door het woonwerkpark en het gemengd terrein tussen Antwerpseweg en KHK zal worden gegenereerd niet is opgenomen in de modelresultaten. Dit bijkomend verkeer zal net een verzwaaring geven van de belasting van het westelijk deel van de ringweg (zie bijkomend onderzoek naar de ontwikkeling van het woonwerkpark te Geel - hfst 5.5).

-
- De scenario's 2a en 2b geven in vergelijking met de scenario's 3a en 3b een lagere belasting van het noordelijk deel van de N118 (t.h.v. Dessel) en een hogere belasting van het zuidelijke deel van de N118 (t.h.v. Geel).
 - Indien naast de goedgekeurde geplande ruimtelijke ontwikkelingen bijkomend de plannen in ontwikkeling zouden worden doorgevoerd, ontstaat een belangrijke toename van sluipverkeer ter hoogte van de verknoping van de N118 te Geel. Deze doet zich voor in de oostelijke tangent met de noordelijke omleiding of in de noordelijke tangent bij de oostelijke omleiding. Er kan bijgevolg worden gesteld dat de sluipwegen in deze situatie gaan functioneren als een onderdeel van een volledige ringstructuur.

5.5 / BIJKOMEND ONDERZOEK MET BETREKKING TOT RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN KIEVERMONT, STENEHEI FASE 2 EN WOONWERKPARK GEEL

Ruimtelijke ontwikkelingen Kievermont en Stenehei fase 2

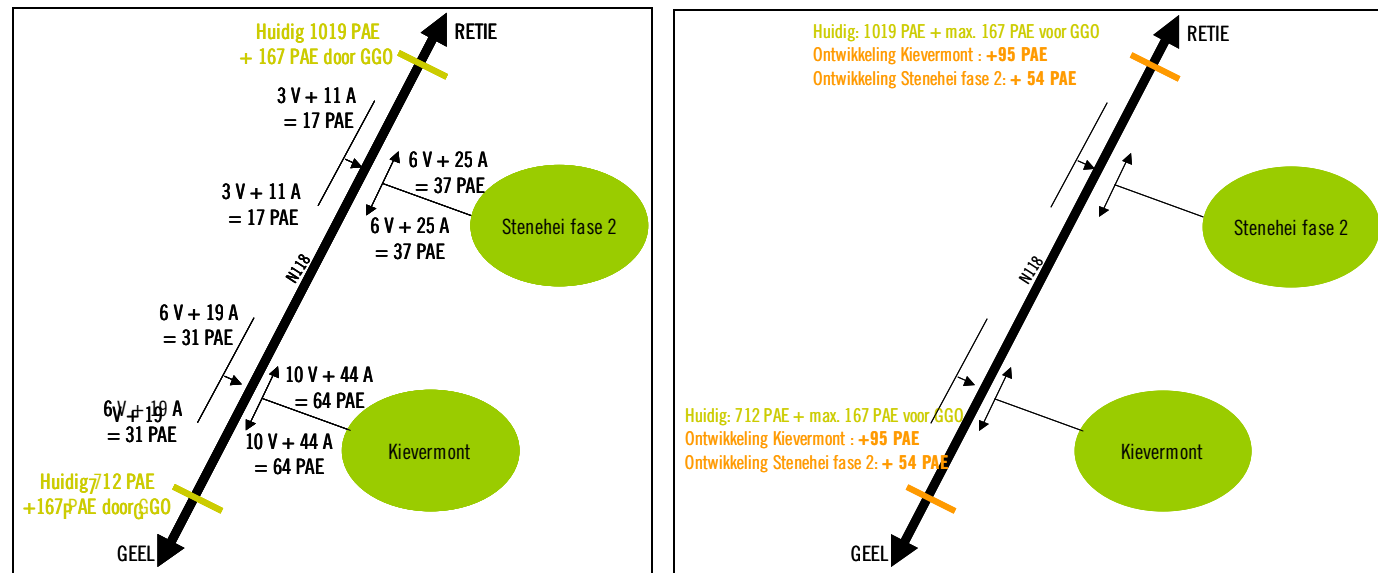
Op vraag van de projectleiding werd bijkomend onderzoek verricht naar de impact van de ruimtelijke ontwikkelingen Kievermont te Geel en Stenehei fase 2 te Dessel. Omdat het MMA voor dergelijk detailonderzoek niet kon worden ingezet, werd een alternatieve handmatige methode van toedeling vooropgesteld.



Bijkomende belasting ontwikkelingen goedgekeurde geplande ontwikkelingen op basis van toedeling kengetallen mobiliteitsprofiel

Als basisgegevens werden de berekeningen gehanteerd van de mobiliteitsprofielen van de goedgekeurde geplande ontwikkelingen (zie hfst 5.1.3) en de gegevens van de doorsnedetellingen op de N118 ter hoogte van Geel en Retie. Op basis van deze gegevens werden eerst de bijkomende belasting van de onbenutte bedrijfspercelen (Dessel-Stenehei, Goormansdijk, De Bempdekens) en de uitbreidingen van het industriegebied Donk – Verlipack site, Ballmatt site, Stenehei fase 1, incubatorgebouw fase 1 en De Bempdekens toegeedeeld. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat het verkeer zich gelijk verdeelt in noordelijke en zuidelijke richting. Omwille van de situering van De Bempdekens te Retie werd hier als aanname gesteld dat 1/3 van het verkeer langsheen de N118 zal worden afgewikkeld. De berekening gebeurde voor de avondspitsbelasting, voor zowel het aankomend als vertrekkend vrachtverkeer en personenverkeer, met een omrekening naar personenauto equivalent (PAE).

De toedeling van de bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen Kievermont en Stenehei fase 2 gebeurde op gelijkaardige wijze. Uit deze toedeling blijkt dat de belasting van de N118 toeneemt met 316 PAE met een totale belasting van **1335 PAE** ter hoogte van **Retie** en **1028 PAE** te **Geel**.



Bijkomende belasting ontwikkelingen plannen in ontwikkeling Kievermont en Stenehei fase 2

Vanuit deze analyse kunnen volgende besluiten naar voor worden geschoven:

- Bijkomende ontwikkelingen Kievermont en Stenehei fase 2 vormen geen probleem voor belasting van de wegvakken van de N118. Verknoping ter hoogte van Geel en Retie is wel van belang – dit geldt eveneens bij de geplande en goedgekeurde ontwikkelingen – er dient bijzondere aandacht te worden besteed aan de capaciteit van de nieuw in te richten knooppunten te Geel en Retie.
- De vooropgestelde infrastructurele maatregelen zijn noodzakelijk om verkeersleefbaarheidsproblemen in de omgeving van de N118 – N18 bij de geplande en goedgekeurde ontwikkelingen op te lossen.
- Ontwikkelingen te Kievermont en Stenehei fase 2 kunnen niet plaatsvinden vooraleer de vooropgestelde infrastructurele maatregelen zijn doorgevoerd. Op het ogenblik dat deze maatregelen zijn doorgevoerd vormt de ontsluiting van de vooropgestelde ontwikkeling Kievermont en Stenehei fase 2 geen probleem. **Ruimtelijke ontwikkelingen woonwerkpark te Geel**

Bij de analyse aan de hand van het MMA groeide het inzicht dat de optimalisatie van de ontsluiting van het stedelijk gebied Geel een bijkomende belasting van de R14 tot gevolg zal hebben. Daarnaast bleek uit de vergelijking van de scenario's dat bij de scenario's 2 een meer gelijkmatige verdeling van het verkeer op de R14 ringweg optreedt in vergelijking met de scenario's 3 waar de belasting van het zuidelijke deel van de R14 beduidend hoger is dan het westelijke deel. Hieruit volgde de bedenking dat de impact van de bijkomende ontsluiting van het woonwerkpark op de R14 ook voor deze studie van belang is. Daarom werd door de projectleiding een bijkomend onderzoek aanbevolen naar de impact van de ruimtelijke ontwikkelingen van het woonwerkpark.

Uit het masterplan Geel-West weten we dat volgende functies gepland zijn (alle cijfergegevens hebben betrekking op de nieuwe ontwikkelingen):

Woonfunctie:

- woonveld in binnengebied Larumseweg - Bereikbaarheidsas: 12.3 ha (inclusief groene ruimte) met een woningdichtheid van 26 woningen per ha à 269 wooneenheden; woonveld in binnengebied Bereikbaarheidsas-Poel: 11.3 ha (inclusief groene ruimte) met een woningdichtheid van 26 woningen per ha à 248 wooneenheden

Regionale bedrijvigheid:

- kantorenpark in binnengebied Larumseweg-Bereikbaarheidsas: 8.4 ha (biedt ruimte aan een 22-tal kantoren en kantoorachtigen): 90.000 m² vloeroppervlakte;
- zone voor spin-off bedrijven ten zuiden van de KHK: 5 ha (biedt ruimte aan een 4-tal spin-off bedrijven): 10.000 m² vloeroppervlakte (zie berekeningen 'kantoor – en kantoorachtigen);
- productiegebonden bedrijvenzone tussen Poel en de Antwerpseweg: 21.4 ha (biedt ruimte aan een 20-tal kantoren of kantoorachtigen): 45.000 m² vloeroppervlakte.



Bron: BUUR / bureau voor urbanisme

Op basis van deze gegevens werden vervolgens voor de nieuwe woonfunctie het aantal verplaatsingen van bewoners en bezoekers becijferd. Voor de kantoren / kantoorachtigen werden de verplaatsingen van werknemers, bezoekers en het vrachtverkeer berekend. Hetzelfde gebeurde voor de productiegerichte bedrijfzone tussen Poeil en Antwerpseweg

Wonen / verplaatsingen bewoners, bezoekers en totaal aantal verplaatsingen

combinatie van gesloten en halfopen eengezinswoningen, meergezinswoningen van het klassieke type (appartementen) en in nieuwe configuratie (urban villa's,...)	Bewoners					Bewoners in spitsuur														
	aantal units ^(Bron 1)	pers/unit ^(Bron 2)	bewoners	factor aantal verplaatsingen per dag ^(Bron 3)	aantal verplaatsingen per dag	aandeel in spitsperiode (16-19u) ^(Bron 4)	aantal bewegingen per spitsperiode	aantal bewegingen per spitsuur ^(Bron 4)	auto bestuurder ^(Bron 5)	auto passagier ^(Bron 5)	openbaar vervoer ^(Bron 5)	openbaar vervoer ^(Bron 5)	fiets ^(Bron 5)	te voet ^(Bron 5)	onbepaald ^(Bron 5)					
woonveld Larumseweg (12,3 ha)	269	2,40	646	2,8	1808	0,24	434	217	0,44	191	0,18	76	0,02	9	0,15	63	0,11	48	0,11	23
woonveld Poeil (11,3 ha)	248	2,40	595	2,8	1667	0,24	400	200	0,44	176	0,18	70	0,02	9	0,15	58	0,11	44	0,11	21

combinatie van gesloten en halfopen eengezinswoningen, meergezinswoningen van het klassieke type (appartementen) en in nieuwe configuratie (urban villa's,...)	Bezoekers		Bezoekers in spitsuur										TOTAAL					
	bezoekers per dag ^(Bron 6)	aandeel in spitsperiode (16-19u) ^(Bron 4)	bezoekers per spitsperiode ^(Bron 4)	bezoekers per spitsuur ^(Bron 4)	Modal Split ^(Bron 8)	auto bestuurder ^(Bron 7)	auto passagier ^(Bron 7)	openbaar vervoer ^(Bron 7)	openbaar vervoer ^(Bron 7)	Fiets ^(Bron 7)	te voet ^(Bron 7)	onbepaald ^(Bron 7)	Autobewegingen in spitsuur totaal	OVgebruikers in spitsuur				
woonveld Larumseweg (12,3 ha)	135	0,24	32	16	0,4	7	0,3	4	0,01	0	0,14	5	0,10	3	0,08	1	197	10
woonveld Poeil (11,3 ha)	124	0,24	30	15	0,4	6	0,3	4	0,01	0	0,14	4	0,10	3	0,08	1	182	9

Bronvermelding:

1. Masterplan Geel-West (bron: Buur)
2. Vriend 2004/2005 deel 1,3 Demografische context p.58
3. OVG Vlaanderen, 2000-2001, tabel 84: gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag
4. OVG Vlaanderen, 2000-2001, Gemiddeld aantal verplaatsingen per spitsperiode (16-19u) is 24% van de dagelijkse verplaatsingen.
In deze spitsperiode volgt de verkeersintensiteit een gauss-verdeling. Het drukste uur (tussen 17 en 18u) zal ongeveer 50% van de spitsperiode uitmaken.
5. OVG Vlaanderen, 2000-2001, tabel 85, OVG Vlaanderen, 2000-2001, 'Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze'
6. Er wordt aangenomen dat de helft van de woningen 1 maal per dag bezoek ontvangen
7. Modal split bezoekers: OVG Vlaanderen, 2000-2001, tabel 138 : 'Verdeling van woon-visiteverplaatsingen volgens hoofdvervoerswijze'

Kantoren/kantoorachtigen: Verplaatsingen werknemers

functie	m2 ¹	Werknemers																			
		pers/unit ²	personen	aanwezigheid van 90%	aantal aanwezige werknemers	vfactor aantal verplaatsingen per dag ³	aantal verplaatsingen per dag	aandeel in spitsuur ⁴	aantal verplaatsingen per spitsuur	(Bron ⁵)	auto bestuurder	(Bron ⁵)	auto passagier	(Bron ⁵)	openbaar vervoer	(Bron ⁵)	fiets	(Bron ⁵)	te voet	(Bron ⁵)	onbepaald
Berekening volgens CROW-normen (MAX)																					
kantorenpark binnengebied Larumseweg	90000	1 persoon per 25-35m ² bvo	3000	0,9	2700	2,0	5400	0,33	1782	0,69	1230	0,04	68	0,08	143	0,13	232	0,03	46	0,04	71
zone voor spine-off bedrijven ten Z van KHK	10000	1 persoon per 25-35m ² bvo	333	0,9	300	2,0	600	0,33	198	0,69	137	0,04	8	0,08	16	0,13	26	0,03	5	0,04	8
Berekening volgens gegevens enquêtes hoogtechnologische bedrijvigheid (MIN)																					
kantorenpark binnengebied Larumseweg	90000	1 persoon per 36m ² bvo	2500	0,9	2250	2,0	4500	0,33	1485	0,69	1025	0,04	56	0,08	119	0,13	193	0,03	39	0,04	59
zone voor spine-off bedrijven ten Z van KHK	10000	1 persoon per 36m ² bvo	278	0,9	250	2,0	500	0,33	165	0,69	114	0,04	6	0,08	13	0,13	21	0,03	4	0,04	7

Kantoren/kantoorachtigen: Verplaatsingen bezoekers en totaal aantal verplaatsingen

functie	m2 ¹	Werknemers													Bezoekers			TOTAAL			
		pers/unit ²	bezoekers per dag ⁶	aandeel in spitsperiode	bezoekers per spitsperiode (17-18u)	Modal Split (Bron ⁴)	auto bestuurder	(Bron ⁵)	auto passagier	(Bron ⁵)	openbaar vervoer	(Bron ⁵)	Fiets	(Bron ⁵)	te voet	(Bron ⁵)	onbepaald	Autobewegingen in spitsuur totaal	OV-gebruikers in spitsuur	aantal OV-voertuigen	
Berekening volgens CROW-normen (MAX)																					
kantorenpark binnengebied Larumseweg	90000	1 persoon per 25-35m ² bvo	300	0,15	45	0,69	31	0,04	2	0,08	4	0,13	6	0,03	1	0,04	2	1261	146	2,9	
zone voor spine-off bedrijven ten Z van KHK	10000	1 persoon per 25-35m ² bvo	33	0,15	5	0,69	3	0,04	0	0,08	0	0,13	1	0,03	0	0,04	0	140	16	0,3	
Berekening volgens gegevens enquêtes hoogtechnologische bedrijvigheid (MIN)																					
kantorenpark binnengebied Larumseweg	90000	1 persoon per 36m ² bvo	250	0,15	38	0,69	26	0,04	2	0,08	3	0,13	5	0,03	1	0,04	2	1051	122	2,4	
zone voor spine-off bedrijven ten Z van KHK	10000	1 persoon per 36m ² bvo	28	0,15	4	0,69	3	0,04	0	0,08	0	0,13	1	0,03	0	0,04	0	117	14	0,3	

Opmerkingen en bronvermelding:

1. Gegevens afkomstig uit Masterplan Geel-West (bron: BUUR)

2. Er wordt gewerkt met een minimaal en maximaal scenario.

MAXIMUMOm het aantal werknemers te bepalen wordt volgens de CROW uitgegaan van 1 werknemer per 25 à 35m² voor kantoren zonder baliefunctie, bedrijfsverzamelgebouw en andere arbeidsintensieve tewerkstellingsplaatsen.

(bron: ASVV 2004, CROW, p. 214)

MINIMUMHet aantal werknemers wordt gebaseerd op de resultaten van de enquêtes van de hoogtechnologische bedrijven. Gemiddeld werkt er 2,8 werknemers per 100m² of 1 werknemer per 36m².

3. Gemiddeld zal 1 werknemer 1 maal toekomen en 1 maal wegrijden van het werk. Het aantal verplaatsingen per dag voor woon-werkverkeer is 2.

4. Aanname : 33% van de werknemers zal zich verplaatsen tijdens het spitsuur.

5. Modal split afkomstig uit OVG Vlaanderen tabel 24: verdeling van personen (beroepsactiviteiten) volgens hoofdvervoerswijze woon-werkverkeer (Vlaamse gemiddelden, jan 2000-jan 2001)

6. Aanname : 1 bezoeker per 10 werknemers per dag

Kantoren/kantoorachtigen: Vrachtverkeer

	vrachtwagenbewegingen per dag	vrachtwagenbewegingen per spitsuur
kantorenpark binnengebied Larumseweg	13,50	1
zone voor spine-off bedrijven ten Z van KHK	1,50	0

*Bron: 1.5 vrachtwagenbewegingen per dag en per ha hoogtechnologisch bedrijventerrein (zie enquêtes)***Productiegerichte bedrijvenzone (tussen Poeil en Antwerpseweg)/ verplaatsingen werknemers, bezoekers en totaal**

functie	m ² ¹	Werknemers																				
		pers/unit ²	personen	aanwezigheid van 90%	aantal aanwezige werknemers	factor aantal verplaatsingen per dag ³	aantal verplaatsingen perdag	aandeel in spitsuur ⁴	aantal verplaatsingen per spitsuur	(Bron ⁵)	auto bestuurder	(Bron ⁵)	auto passagier	(Bron ⁵)	openbaar vervoer	(Bron ⁵)	fiets	(Bron ⁵)	te voet	(Bron ⁵)	onbepaald	
Berekening volgens CROW-normen (MAX)																						
kantorenpark binnengebied Larumseweg	45000	0,7 werknemers/100m ²	315	0,9	284	2,0	567	0,33	187	0,69	129	0,04	7	0,08	15	0,13	24	0,03	5	0,04	7	

functie	Bezoekers													TOTAAL					
	m ² ¹	bezoekers per dag ⁶	aandeel in spitsperiode	bezoekers per spitsperiode (17-18u)	Modal Split (Bron ⁴)	auto bestuurder (Bron ⁵)	auto passagier (Bron ⁵)	openbaar vervoer (Bron ⁵)	Fiets (Bron ⁵)	te voet (Bron ⁵)	onbepaald (Bron ⁵)	Autobewegingen in spitsuur totaal	OVgebruikers in spitsuur	aantal OV-voertuigen					
Berekening volgens CROW-normen (MAX)																			
kantorenpark binnengebied Larumseweg	45000	32	0,15	5	0,69	3	0,04	0	0,08	0	0,13	1	0,03	0	0,04	0	132	15	0,3

Opmerkingen en bronvermelding:

1. Gegevens afkomstig uit Masterplan Geel-West (bron: BUUR)
2. Gemengd bedrijventerrein: 0,7 werknemers per 100m² (bron: enquêtes)
3. Gemiddeld zal 1 werknemer 1 maal toekomen en 1 maal wegrijden van het werk. Het aantal verplaatsingen per dag voor woon-werkverkeer is 2.
4. Aanname : 33% van de werknemers zal zich verplaatsen tijdens het spitsuur.
5. Modal split afkomstig uit OVG Vlaanderen tabel 24: verdeling van personen (beroepsactiviteiten) volgens hoofdvervoerswijze woon-werkverkeer (Vlaamse gemiddelden, jan 2000-jan 2001)
6. Aanname : 1 bezoeker per 10 werknemers per dag

Productiegerichte bedrijvenzone (tussen Poel en Antwerpseweg): Vrachtverkeer

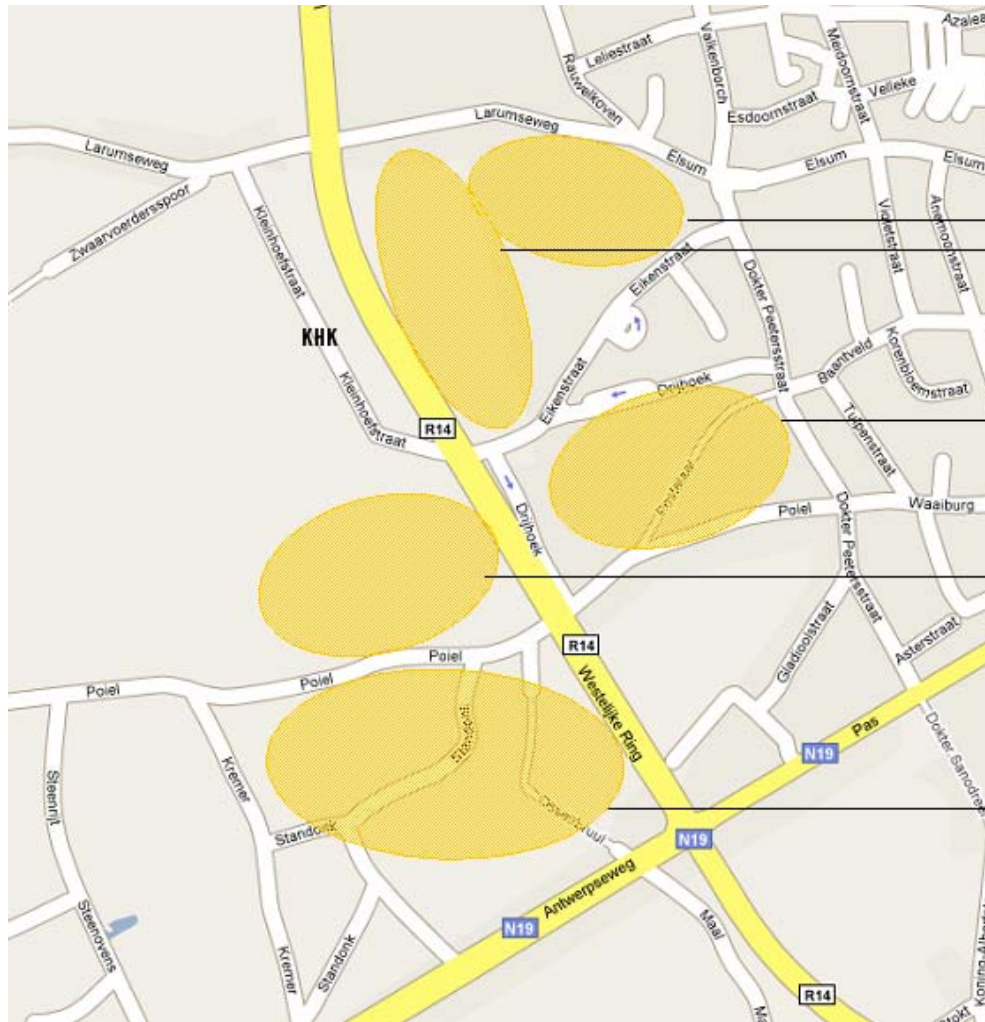
	bruto-opp (ha)	netto-opp (ha) ¹	gemiddeld aantal vrachtwagenbewegingen ²	gemiddeld aantal vrachtwagenbewegingen ² per spitsuur ³
productiegericht bedrijventerrein tussen Poel en Antwerpseweg	21,4	4,50	153	15

¹Bron: Masterplan Geel-West (bron: Buur)

²Bron: eigen bewerking enquêteresultaten + extrapolatie op basis van deze resultaten
gemiddelde aantal vrachtwagenbewegingen per hectare per dag
gemengd bedrijventerrein: 34

³Bron: spitsuurintensiteiten vertegenwoordigen 10% van de werkdaggemiddelde-intensiteiten

Overzicht



Binnengebied Larumseweg:

- woonveld: +197 auto's / avondspitsuur
- kantoren park: +1051 tot 1261 auto's / avondspitsuur

Binnengebied Poel:

- woonveld: +182 auto's / avondspitsuur

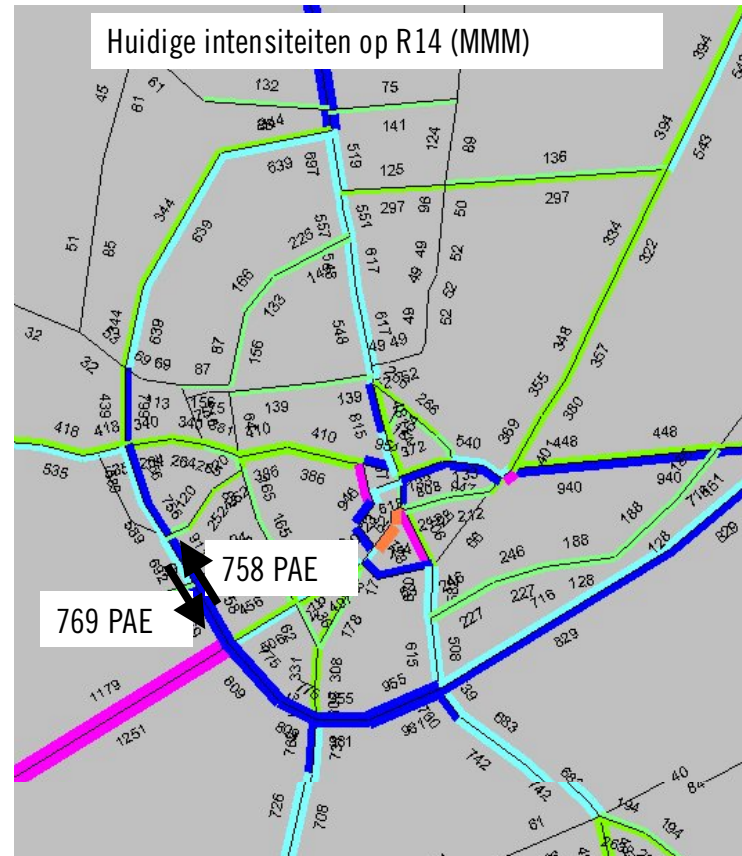
Zone ten zuiden van de KHK:

- zone voor spin-off bedrijven: 117-140 auto's / avondspitsuur

Gebied tussen Poel en de Antwerpseweg:

- bedrijvenzone: +132 auto's / avondspitsuur en 15 vrachtwagens / avondspitsuur

Bijkomende intensiteiten avondspitsuur indien ontwikkeling van woonwerkpark

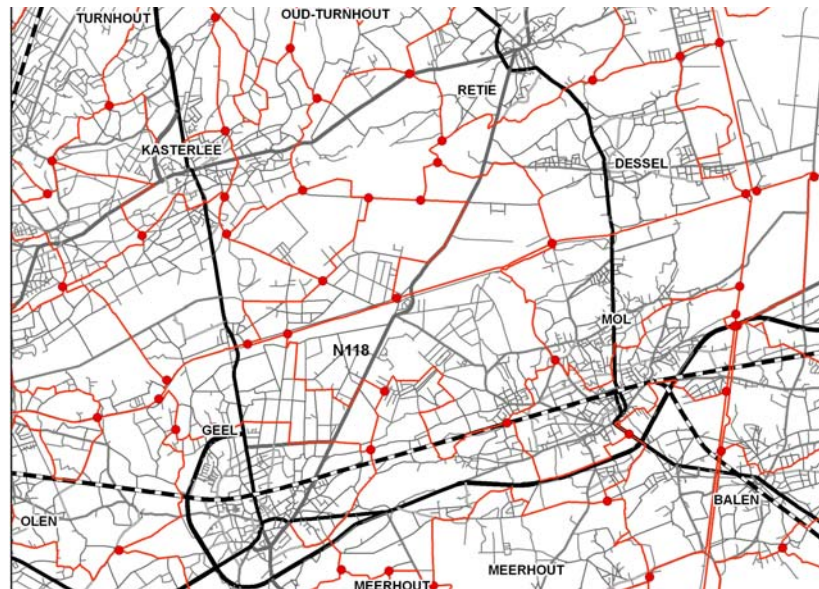


	Aantal bijkomende auto's in avondspitsuur
517 Woningen	+379 auto's
Hoogwaardige bedrijvigheid (kantoren en kantoorachtigen)	+1168 tot +1401 auto's + vrachtwagens (zeer beperkt)
Gemengd terrein – productiegericht	+132 auto's +15 vrachtwagens
TOTAAL (per avondspitsuur)	+1679 tot +1912 auto's +15 vrachtwagens

Conclusie

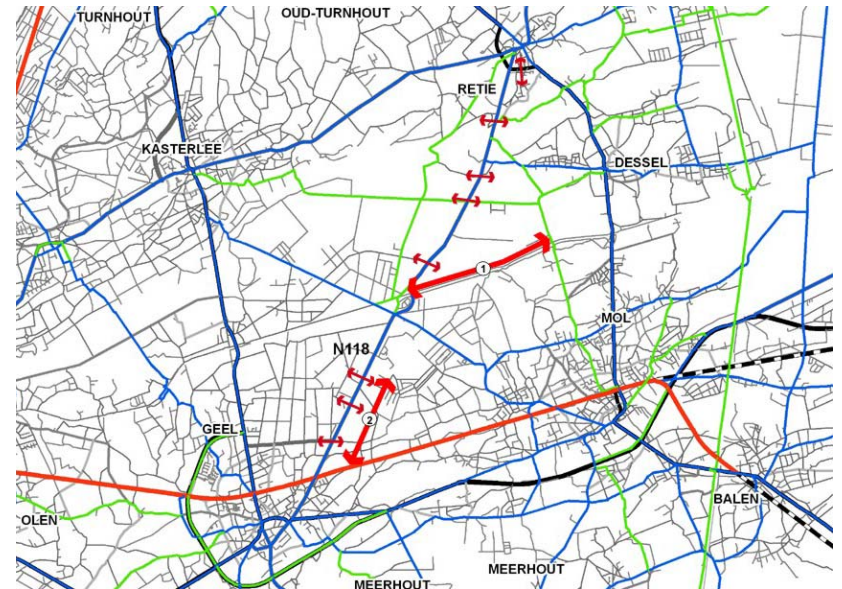
Als gevolg van de realisatie van het woonwerkpark zal bij realisatie van het programma, zoals momenteel vooropgesteld in de stedenbouwkundig studie 'masterplan Geel West', een ruime verdubbeling van de huidige intensiteiten op de ring optreden tijdens avondspitsuur indien de actuele modal split behouden blijft.

ROL VAN DE N118 IN DE REGIO FIETSONTSLUITING



— recreatief fietsennetwerk
(april 2006)
● knooppunt

Bron: Streetnet, knooppuntenetwerk
Provincie Antwerpen (dienst toerisme)
versie april 2006



Functionele fietsroutes

— alternatieve functionele fietsroute
— functionele fietsroute
— hoofdroute

Bron: Streetnet, bovenlokaal functioneel
fietsroutenetwerk Provincie Antwerpen
versie 2005

Bijzondere aandachtspunten

- ↔ beveiliging dwarsend fietsverkeer
- ↔ ① inpassing fietsverbinding langs kanaal Bocholt-Herentals
- ↔ ② inpassing fietsverbinding langs spoorwegbedding naar voormalig militair domein Kievermont

5.6 / OPENBAARVERVOERONTSLUITING

De N118 vervult vandaag een beperkte rol in de openbaarvervoerontsluiting van de regio (zie ook hfst. 3.1.3). Een meer structurele openbaarvervoerdienst tussen Dessel en Geel, en mogelijk Retie – Dessel – Geel, zou via de N118 een belangrijke tijdswinst kunnen realiseren. Bij de nieuwe verbinding kunnen onderstaande reistijden worden gehanteerd:

- OV-dienst Dessel Markt – Geel Markt:
 - via N18 – N103 – N71: 46 minuten
 - via N118: 18 minuten
- OV dienst Retie Markt – Geel Markt:
 - via Mol: 51 minuten
 - via Dessel en Brasel: 23 minuten

Het is wenselijk dat in het kader van netmanagement of de opmaak van een bedrijfsvervoerplan (cf. Geel-Westerlo) voor het projectgebied een onderzoek gebeurt naar de inpassing van mogelijke bijkomende lijndiensten in aansluiting op zowel woonzones als bedrijvzones. Vaste verkeersstromen in de belbusgebieden zouden door vaste lijnvoeringen kunnen worden vervangen.

Een versterking van het openbaarvoeraanbod in het projectgebied zou een belangrijke invloed kunnen hebben op de vermindering van de verkeersdruk.

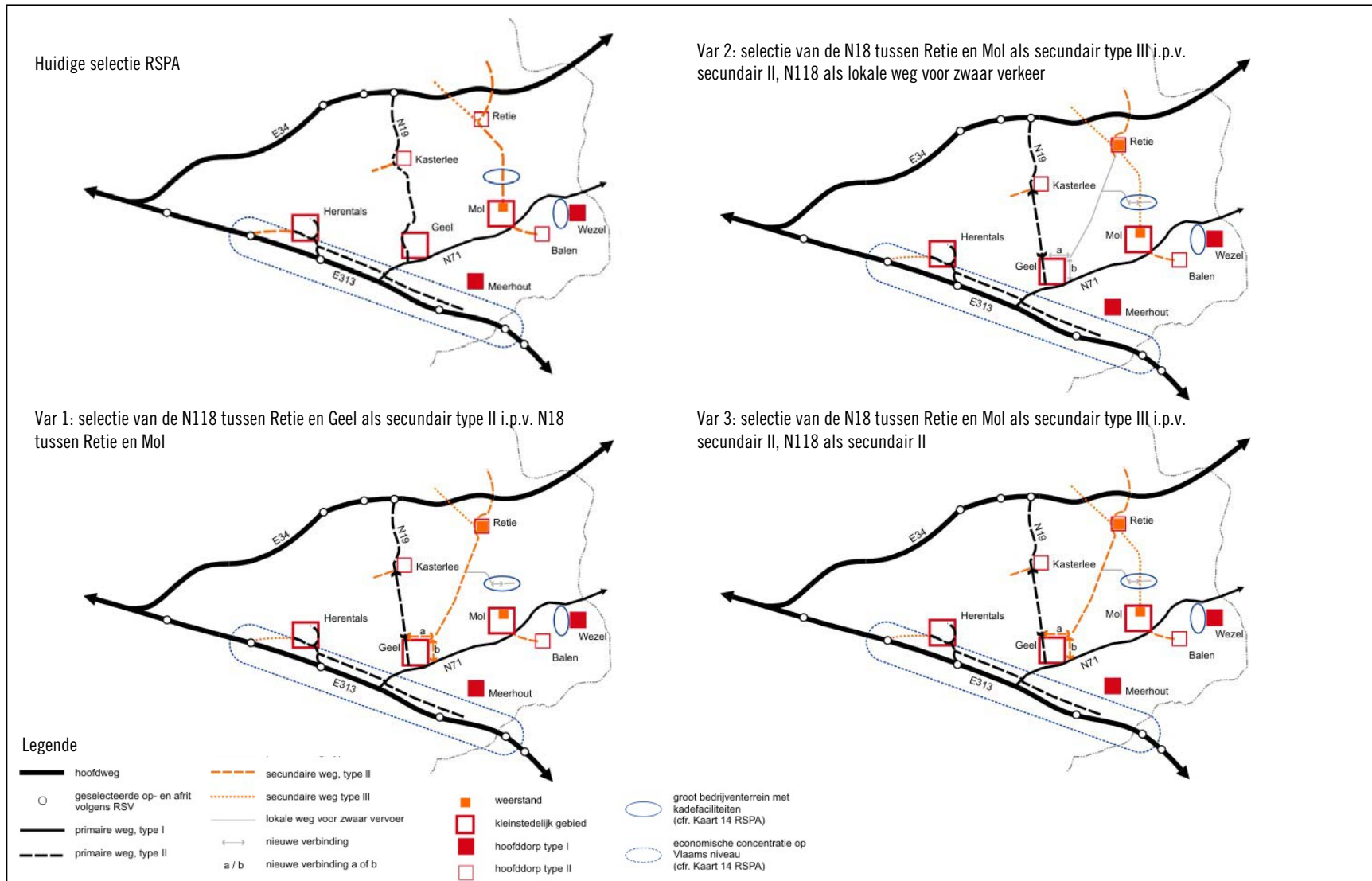
5.7 / FIETSONTSLUITING

De N118 is geselecteerd als bovenlokale fietsroute en is onderdeel van het recreatief fietsroutenetwerk. Een goede fietsontsluiting is van groot belang voor het projectgebied (zie ook hfst 3.1.4).

Voor de oost-westverbinding tussen N18 en N118 ter hoogte van Donk is een goede fietsverbinding langsheen het kanaal Bocholt-Herentals van belang. Deze verbinding is momenteel opgenomen in het recreatieve fietsroutenetwerk maar niet als functionele fietsroute. Bij de mogelijke aanleg van een nieuwe verbinding voor het gemotoriseerd verkeer tussen de N118 en N18 ter hoogte van Mol Donk – Dessel Goormansdijk dient hier uitdrukkelijk rekening mee gehouden te worden.

ROL VAN DE N118 IN DE REGIO

Categorisering secundaire wegen maas 5



5.8 / WEGENCATEGORISERING

Het systeem van wegencategorisering gaat uit van een hiërarchische en functionele indeling van het wegennet, waarbij elke weg de functie moet vervullen die ze krijgt toegedeeld. De stedelijke gebieden waar de ontwikkelingen worden gekanaliseerd, worden op een vlotte manier naar het hoofdwegennet ontsloten. Er werd een duidelijke gerichtheid ingebouwd.

Huidige selectie

Het kleinstedelijk gebied Geel wordt door de R14 (ring), de N71 en de N19 naar de E313 Antwerpen – Luik ontsloten (via op-/afrit 23 van de E313). De N71 en de N19 tussen E313 en R14 en het zuidelijke deel van de R14 werden in het RSV en RSPA geselecteerd als primaire wegen type I. De N19 en het noordelijke deel van de R14 werden geselecteerd als primaire wegen type II.

Voor het kleinstedelijke gebied Mol gaat de voorkeurrecht van ontsluiting via de N71 naar de E313 Antwerpen – Luik (op- /afrit 23). De N71 werd in het RSV geselecteerd als primaire weg type I. In noordelijke richting wordt Mol via de N18 tussen Mol en Retie geselecteerd als secundaire weg type II en de N118 tussen Retie en Arendonk ontsloten naar de E34 Antwerpen - Eindhoven (op- /afrit 26). Een kortsluiting tussen E34 en N71 dient te worden tegengegaan. Hiertoe is Mol centrum als weerstand (op provinciaal niveau) aangeduid.

Concepten met betrekking tot categorisering secundaire wegen maas 5

Op basis van het vooronderzoek dat in het kader van het RSPA in juni 1998 werd doorgevoerd, en de kwantitatieve criteria vanuit het RSPA, is de opbouw van de categorisering onderzocht. Vervolgens werden drie mogelijke varianten vooropgesteld:

- Variant 1: Selectie van de N118 tussen Retie en Geel als secundair type II i.p.v. N18 tussen Retie en Mol
- Variant 2: Selectie van de N18 tussen Retie en Mol als secundair type III i.p.v. secundair II, N118 als lokale weg voor zwaar verkeer
- Variant 3: Selectie van de N18 tussen Retie en Mol als secundair type III i.p.v. secundair II, N118 als secundair II

5.9 / SYNTHESE MET BETREKKING TOT ROL VAN DE N118 VOOR DE ONSTLUITING VAN DE REGIO

Geïntegreerde mobiliteitsvisie passend binnen het ruimtelijk beleid voor de streek

De gewenste functie van de N118 wordt bepaald op basis van een geïntegreerde mobiliteitsvisie die past binnen het ruimtelijk beleid voor de streek. Voor de onderbouwing van deze visie wordt vertrokken van de vooropgestelde ruimtelijke ontwikkelingen die op korte en middellange termijn de ‘goedgekeurde geplande ontwikkelingen’ omvatten.

De projectleiding beveelt aan bijkomend onderzoek te verrichten naar de impact van de projecten woonwerkpark te Geel en fase 2 Stenehei. Een bijkomende doorrekening met het MMA en onderzoek naar de restcapaciteit van het wegennet wordt aanbevolen om op die wijze een aanbeveling met betrekking tot deze bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen formuleren. De aanbeveling met betrekking tot andere mogelijke bijkomende ontwikkelingen op lange termijn, is dat deze enkele kunnen:

- binnen de vastgelegde juridische context;
- na de opmaak van een mobiliteitseffectenrapport (MOBER), waarbij telkens ook de effecten op de aansluitpunten van de N118 in Geel en Retie mee worden geëvalueerd.

Multimodale mobiliteitsvisie

De vooropgestelde mobiliteitsvisie is multimodaal. De mogelijkheid tot de optimalisatie van een bovenlokaal fietsroutenetwerk op functioneel en recreatief vlak bepaalt mee de ontsluiting van het projectgebied. Dit geldt ook voor de uitbouw van een ontsluitend (en op termijn mogelijk verbindend) openbaarvervoernetwerk tussen Geel – Retie - Dessel en Mol, waarin de N118 een belangrijkere rol kan opnemen.

Voor het autoverkeer vervult de N118 een interlokale verbinding tussen Geel – Dessel en Retie en een verzamelende en ontsluitende functie voor de omliggende woongebieden en bedrijventerreinen.

Op basis van de gevoerde onderzoeken kan worden gesteld dat voor de N118, mits de nodige infrastructurele aanpassingen, een belangrijke rol is weggelegd als route voor vrachtverkeer in de regio Geel – Mol Dessel – Retie. Een belangrijk voordeel hierbij is dat huidige knelpunten in doortochten van kernen, centrumgebieden en woonlinten kunnen worden opgelost.

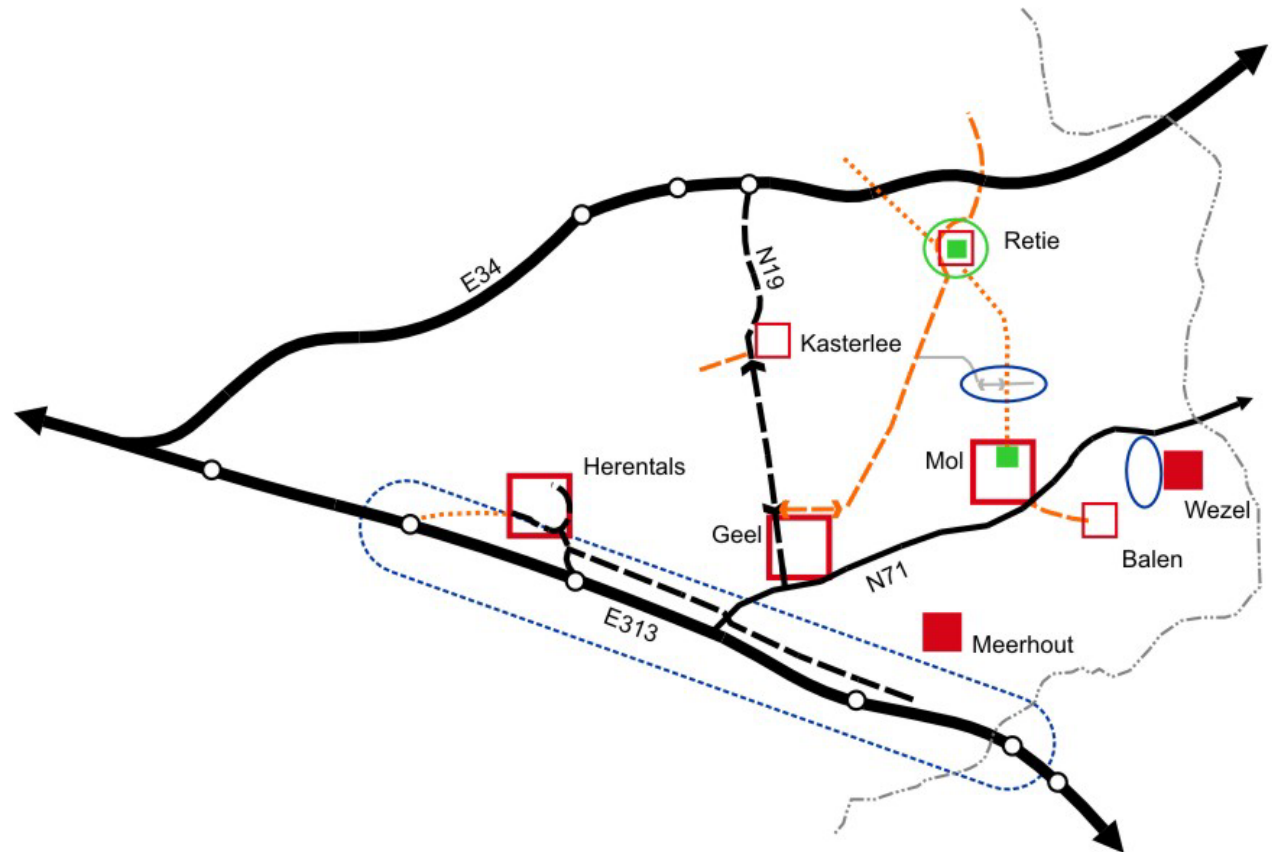
ROL VAN DE N118 IN DE REGIO

Vooropgestelde categorisering secundaire wegen maas 5

N18 tussen Retie en Mol secundair type III i.p.v. secundair II
N118 lokale weg voor zwaar verkeer

Legende

-  hoofdweg
-  geselecteerde op- en afrit volgens RSV
-  primaire weg, type I
-  primaire weg, type II
-  secundaire weg, type II
-  nieuwe verbindingsweg secundaire weg, type II
-  secundaire weg, type III
-  lokale weg voor zwaar vervoer
-  nieuwe verbinding lokale weg voor zwaar vervoer
-  weerstand centrumgebied
-  weerstand ringweg Retie
-  kleinstedelijk gebied
-  hoofddorp type I
-  hoofddorp type II
-  groot bedrijventerrein met kadefaciliteiten (cfr. Kaart 14 RSPA)
-  economische concentratie op Vlaams niveau (cfr. Kaart 14 RSPA)



Samenhangend pakket van verkeerskundige maatregelen

Op basis van de analyse van de scenario's blijkt dat een samenhangend pakket van maatregelen noodzakelijk is om zowel de vooropgestelde ruimtelijke ontwikkelingen als de vrijwaring van de verkeersleefbaarheid van de kernen in het projectgebied te kunnen garanderen. Uit het onderzoek blijkt dat naast de vooropgestelde infrastructurele aanpassingen om de ontsluitingsstructuur van het projectgebied te verbeteren (de doortrekking van de ring te Retie, de realisatie van de verbinding N118 – N18 te Mol Donk/Dessel Goormansdijk, en de verbinding van de N118 met de primaire weg te Geel), begeleidende maatregelen noodzakelijk zijn om centrumgebieden verkeersluwer maken en om het zwaar verkeer uit de woonkernen te weren (tonnagebeperkingen). Deze randvoorwaarden zijn noodzakelijk om de verzamelfunctie van de N118 op bovenlokaal niveau te bewerkstelligen.

Vanuit de evaluatie van de scenario's met het multimodaal verkeersmodel stelde de projectleiding vast dat het scenario met de nieuwe oostelijke verbinding tussen de N118 en N71 (R14) goede potenties heeft voor de geleiding van bestemmingsverkeer naar het projectgebied. Anderzijds blijkt bij de noordelijke verbinding in vergelijking met de oostelijke verbinding een lagere belasting van het noordelijk deel van de N118 (t.h.v. Dessel) en een hogere belasting van het zuidelijke deel van de N118 (thv Geel). Op basis van het gevoerde onderzoek én het overleg met de betrokken actoren (zie verslagen bilateraal overleg en overleg afstemming gemeentelijke visies mobiliteitsstudies N118 in bijlage) wordt scenario 2 (met de noordelijke verbinding tussen de N118 en N71/R14) naar voor geschoven als oplossing voor de geleiding van het bestemmingsverkeer naar het projectgebied. Voor deze oplossing is er een groter draagvlak en een unanimititeit tussen de gemeentebesturen.

Daarnaast werd vastgesteld dat het positieve effect van de verwijzing van verkeer naar de primaire wegen N71 – R14 – N19 ook belangrijke gevolgen heeft op de locatie en het uitrustingsniveau van de knooppunten van de primaire wegen. Zowel uit de modelanalyses als uit het bijkomend onderzoek naar de impact van het masterplan Geel-West (woonwerk park Geel) blijkt dat de primaire wegen naast hun regionale verbindingsfunctie ook een belangrijke rol te vervullen hebben in de ontsluiting van de stedelijke gebieden Geel en Mol. De projectleiding beveelt aan deze vaststelling terug te koppelen naar de streefbeeldstudie N19-R14-N71. Een bijkomend onderzoek met het multimodaal verkeersmodel Antwerpen wordt aanbevolen.

Vooropgestelde wegencategorisering

Op basis van de evaluatiebesprekingen stelt de projectleiding dat op basis van de voorziene evolutie in de belasting van het wegennet volgende herziening in de categorisering kan worden voorgesteld:

- selectie van de N18 tussen Mol en E34 als secundaire weg type III: verbindingsfunctie van het openbaar vervoer en fietsverkeer op het bovenlokale niveau met behoud van de weerstandsfunctie voor het overige gemotoriseerde verkeer in Mol;
- selectie van de N118 tussen Geel en E34 als secundaire weg type II: verzamelfunctie op bovenlokaal niveau.

SYNTHESE MET BETREKKING TOT ROL VAN DE N118 VOOR DE ONSTLUITING VAN DE REGIO
VOOROPGESTELDE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN
Ruimtelijk toekomstscenario korte - en middellange termijn: Goedgekeurde geplande ontwikkelingen
Ontwikkeling Kievermont te Geel en 2e fase Stenehei te Dessel kunnen enkel nadat de infrastructurele aanpassingen m.b.t. de verknoping in Geel en Retie zijn doorgevoerd
Bijkomend onderzoek naar de impact van het woon-werkpark te Geel op de belasting van de knooppunten R14
Bijkomende ontwikkelingen op lange termijn kunnen enkel: - binnen de vastgelegde juridische context; - na de opmaak van de geëigende planningsinstrumenten waarbij telkens ook de effecten op de aansluitpunten van de N118 in Geel en Retie mee worden geëvalueerd.
ROL VAN N118 VOOR AUTOVERKEER
interlokale verbinding tussen Geel - Dessel - Retie verzamelende en ontsluitende functie van de omliggende woongebieden en bedrijventerreinen
ROL VAN N118 VOOR VRACHTVERKEER
uitbouw N118 als route voor vrachtverkeer in de regio Geel - Mol - Dessel - Retie om huidige knelpunten in doortochten centrumgebieden en woonlinten op te lossen
ROL VAN N118 VOOR OPENBAAR VERVOER
mogelijke uitbouw ontsluitende/verbindende OV verbinding Geel - Dessel - Retie langsheen N118 aandacht voor OV ontsluiting bedrijventerreinen
ROL VAN N118 VOOR FIETSVERKEER
bovenlokale functionele fietsroute: rechtstreekse verbinding tussen Geel en Retie - Dessel bijkomende functionele route langsheen kanaal Bocholt - Herentals onderdeel recreatief fietsroutenetwerk oversteekvoorzieningen voor dwarsend fietsverkeer
VOOROPGESTELDE VERKEERSKUNDIGE ONTWIKKELINGEN MBT AUTOVERKEER EN VRACHTVERKEER
1. Realisatie Kempische NZ Herinrichting centrumgebieden (30 km/uur) en tonnagebeperking Kasterlee en Ten Aard
2. Doortrekking en herinrichting ring Retie gekoppeld aan herinrichting centrumgebied (30 km/uur) en tonnagebeperking
3. Realisatie verbinding N118 - N18 Stenehei/Donk/Goormansdijk gekoppeld aan tonnagebeperkingen en 30 km/uur in centrumgebieden Dessel, Witgoor, Mol, Sluis, Achterbos, Millegem, Ezaart, Ginderbuiten en omgeving recreatiezone (Zilvermeerlaan, Postelsesteenweg, Kiezelweg)
4. Realisatie nieuwe verbinding tussen N118 en R14
5. Bijsturing ontsluiting centrumgebied Mol
6. Bijsturing ontsluiting - herinrichting centrumgebied Geel - zone 30 / knip in centrum
VOOROPGESTELDE WEGENCATEGORISERING
- N18 tussen Mol en E34 als secundaire weg type III: verbindingsfunctie van het openbaar vervoer en fietsverkeer op het bovenlokale niveau met behoud van de weerstandsfunctie voor het overige gemotoriseerde verkeer in Mol - N118 tussen Geel en E34 als secundaire weg type II: verzamel functie op bovenlokaal niveau

6 / DE ROL VAN DE N118 IN DE ONTSLUITING VAN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED GEEL

In het onderzoek naar de rol van de N118 in de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Geel werd in eerste instantie de problematiek van de verkeersleefbaarheid ter hoogte van Geel St.-Dimpna onderzocht. Daarnaast werden vrij vroeg in het proces de mogelijkheden tot een alternatieve verbinding tussen de N118 en de primaire weg onderzocht.

Dit onderzoeksproces liep gelijktijdig met het onderzoek naar rol van de N118 in de ontsluiting van de regio. Beide processen hebben elkaar bijgevolg wederzijds beïnvloed. In de beschrijving van het onderzoek naar de rol van de N118 in de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Geel zitten dus reeds (deel)resultaten van de hiervoor toegelichte onderzoeken en besluiten vervat.

6.1 / VERKEERSLEEFBAARHEID



De projectleiding benadrukte tijdens het procesverloop het belang van een gedegen onderzoek naar het mogelijk behoud/herinrichting van de doortocht van de N118 doorheen Geel St.-Dimpna. Deze oplossingsvariant werd dan ook in de scenario's voor de doorrekeningen met het multimodaal verkeersmodel mee opgenomen. Bijkomend zijn een aantal verkeersleefbaarheidsindicatoren becijferd die de afweging op het lokale niveau scherper moet stellen. De resultaten zijn opgenomen in een tabel.

Naast de referentiegegevens voor de huidige situatie zijn voor het ruimtelijk ontwikkelingsscenario met de 'goedgekeurde geplande ontwikkelingen' voor de drie varianten de verkeersleefbaarheidsindicatoren onderzocht. Er worden drie verkeerskundige scenario's geanalyseerd:

- doortochtscenario (met verbinding N118 en N18 ter hoogte van Donk);
- een scenario met een noordelijke verbinding van de N118 met de N19/R14;
- een scenario met een oostelijke verbinding van de N118 met de N71/R14.

CENTRUM GEEL / ST-DIMPNA	Ontwikkelingsscenario goedgekeurde geplande ontwikkelingen			
	Huidige situatie	Doortocht met verbinding Donk-N118	Met noordelijke omleiding	Met oostelijke omleidingsweg
Avondspituurintensiteiten in PAE In beide richtingen (bron: lustellingen ter hoogte van Katersberg)	724 PAE (huidige intensiteiten)	724 PAE (huidige intensiteiten) + 152 PAE (zie berekeningen onderaan*)= 876 PAE of 736 vtg	506 (huidige auto-intensiteiten)+90 bijkomende auto's =596 auto's (geen vracht)	
Drukste richting	Richting Geel centrum	Richting Geel centrum	Richting Geel centrum	
Aandeel vrachtverkeer (bron: gegevens tellussen)	19% in de richting van Geel centrum 16% in de richting van Retie	19% in de richting van Geel centrum 16% in de richting van Retie	Enkel beperkt lokaal vrachtverkeer	Enkel beperkt lokaal vrachtverkeer
Intensiteiten volgens MMA (niet exact te interpreteren!)	770 PAE	730 tot 840 PAE (gemiddeld -5% tot +9% ten opzichte van de huidige toestand)	Inclusief verbinding Donk-N118: 560 tot 610 PAE (gemiddeld -21 tot -27% ten opzichte van de huidige toestand)	Inclusief verbinding Donk-N118: rond 115 PAE (gemiddeld -85% ten opzichte van de huidige toestand)
Snelheid	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h

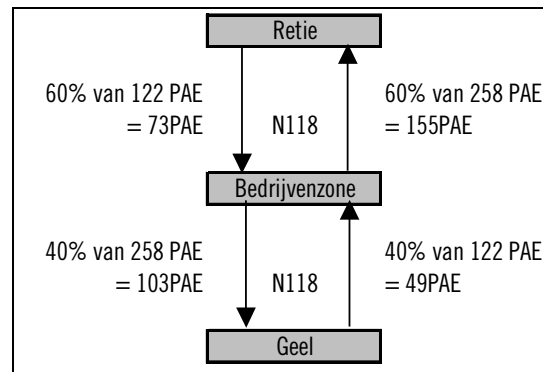
Verkeersleefbaarheidindicatoren				
Oversteekbaarheid: gemiddelde wachttijd tijdens het avondspitsuur (vanaf 15 s problematisch)	6 sec (oversteeklengte van 8.4m, oversteekstelheid van 1,4m/s)	8 sec. (oversteeklengte van 8.4m, oversteekstelheid van 1,4m/s)	5 sec. (oversteeklengte van 8.4m, oversteekstelheid van 1,4m/s)	1 sec. (oversteeklengte van 8.4m, oversteekstelheid van 1,4m/s uur)
Geluidshinder (65 db(A) = grenswaarde)	69.1 db(A)	70.05 db(A)	Rond 66-67 db(A)	Rond 59-60 db (A)

**Notitie bij berekeningen:*

De ingeschatte bijkomende verkeersgeneratie van de nieuwe bedrijvigheid (zie onderstaande tabel) wordt manueel toebedeeld op de N118 met de aangenomen verdeelsleutel 60% richting Retie en 40% richting Geel.

Bijkomend verkeer ten gevolge van de goedgekeurde geplande ontwikkelingen (rekening houdend met ontsluiting van verbinding Donk-N118):

vrachtverkeer		autoverkeer		PAE	
toekomend in de bedrijvenzone	vertrekkend vanuit de bedrijvenzone	toekomend in de bedrijvenzone	vertrekkend vanuit de bedrijvenzone	toekomend in de bedrijvenzone	vertrekkend vanuit de bedrijvenzone



Ter hoogte van St.-Dimpna betekent dit een bijkomend verkeer van $103+49 = 152$ PAE in een avondspitsuur

Naast de avondspitsuurintensiteiten (in PAE) op basis van de lustellingen die in het kader van deze studie werden doorgevoerd (zie onderzoeksrapport), is voor de verschillende varianten op basis van de beschikbare onderzoeksgegevens een inschatting gemaakt van de

te verwachten ophoging. Niettegenstaande de gegevens van MMA op een lokale plek niet exact mogen worden geïnterpreteerd, blijken deze dezelfde grootteorde te bezitten.

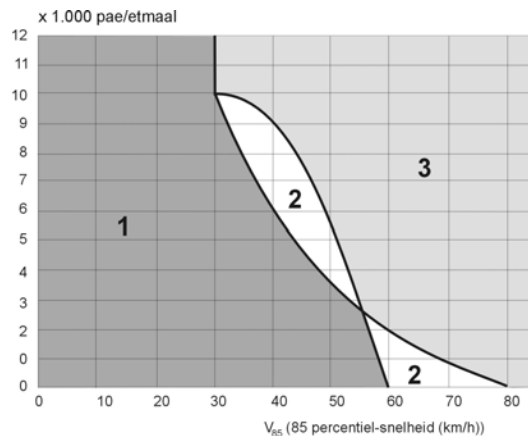
Uit dit onderzoek blijkt dat het belangrijkste verschilpunt tussen de doortochtvariant en de varianten met de nieuwe noordelijke of oostelijke verbinding, de intensiteit van het verkeer en meer specifiek het vrachtverkeer betreft. Het hoge aandeel vrachtverkeer (19% - 16%) kan, indien een alternatieve route kan worden aangeboden, worden herleid tot enkel lokaal vrachtverkeer met een bestemming in het centrumgebied. Ook de totale belasting neemt af. Beperkt (21% tot 27%) bij de noordelijke omleiding en sterk (85%) bij de oostelijke omleiding (omwille van de realisatie van de ongelijkgrondse spooroverweg).

Dit heeft belangrijke gevolgen voor de verkeersleefbaarheidsindicatoren. De theoretisch becijferde geluidshinder stijgt bij het doortochtscenario tot meer dan 70 db(A), wat ruim boven de gestelde grenswaarde van 65 db(A) ligt. Bij de noordelijke omleiding is de belasting nog steeds te hoog. Enkel de oostelijke omleiding zorgt voor een afdoende afname van de geluidshinder, tot een comfortabele 59-60 db(A).

De gemiddelde wachttijd neemt bij de doortochtvariant toe maar is niet problematisch. Bij de andere varianten is er een merkelijke verbetering vast te stellen.

De problematiek wordt in het eigenlijke centrumgebied, waar de N118 aantakt op de N71 (Rijn), nog versterkt omdat door de samenvoeging van verschillende verkeersstromen de intensiteiten hier nog een stuk hoger liggen. Dit wordt verduidelijkt door de kruispunttelling die door de stad Geel op 27/02/07 werd uitgevoerd voor het kruispunt De Billemontstraat – Gasthuisstraat – Laar – Molseweg. De resultaten van deze telling geven aan dat de doorgaande richting Rijn – Logen – Gasthuisstraat (N118) gedurende de avondspits tussen de 1300 en 1400 pae te verwerken krijgt. Als richtgetal voor de maximale belasting van een verkeersweg die in aanmerking komt voor een duurzame inrichting van een doortocht in een centrumgebied, wordt een maximale intensiteit van 800 pae per rijrichting naar voor geschoven. Dit geeft aan dat een doortochtherinrichting voor het centrum van St.-Dimpna met de huidige intensiteiten en de mogelijke bijkomende goedgekeurde geplande ontwikkelingen tegen de grens van deze belasting zit. Bijkomende stedelijke ontwikkelingen (b.v. ziekenhuissite) zullen bijgevolg de kans op structurele capaciteitsproblemen laten toenemen.

Het spreekt voor zich dat bij een dergelijke hoge belasting in het doortochtscenario de herinrichting van het centrum geen gemakkelijke opgave is. De noodzakelijke verkeerstechnische maatregelen zullen moeizaam te integreren zijn in een doortochtaanpak, waar de verbetering van de kwaliteit van het verblijfsgebied (zeker ter hoogte van een potentieel centrumplein) voorop wordt gesteld.



Tevens dient te worden gesteld dat gemengd fietsverkeer met een belasting boven de 1000 pae problematisch wordt, zeker indien zich een belangrijk aandeel vrachtverkeer in de verkeersstroom bevindt. Ook hier geldt dat de aanleg van fietspaden in een doortochtaanpak moeizaam te verzoenen is met het ruimtelijk beeld van een centrumplein. Het betekent eveneens dat de Gasthuisstraat dient te worden heraangelegd, waarbij de huidige fietssuggestiestroken moeten worden vervangen door fietspaden.

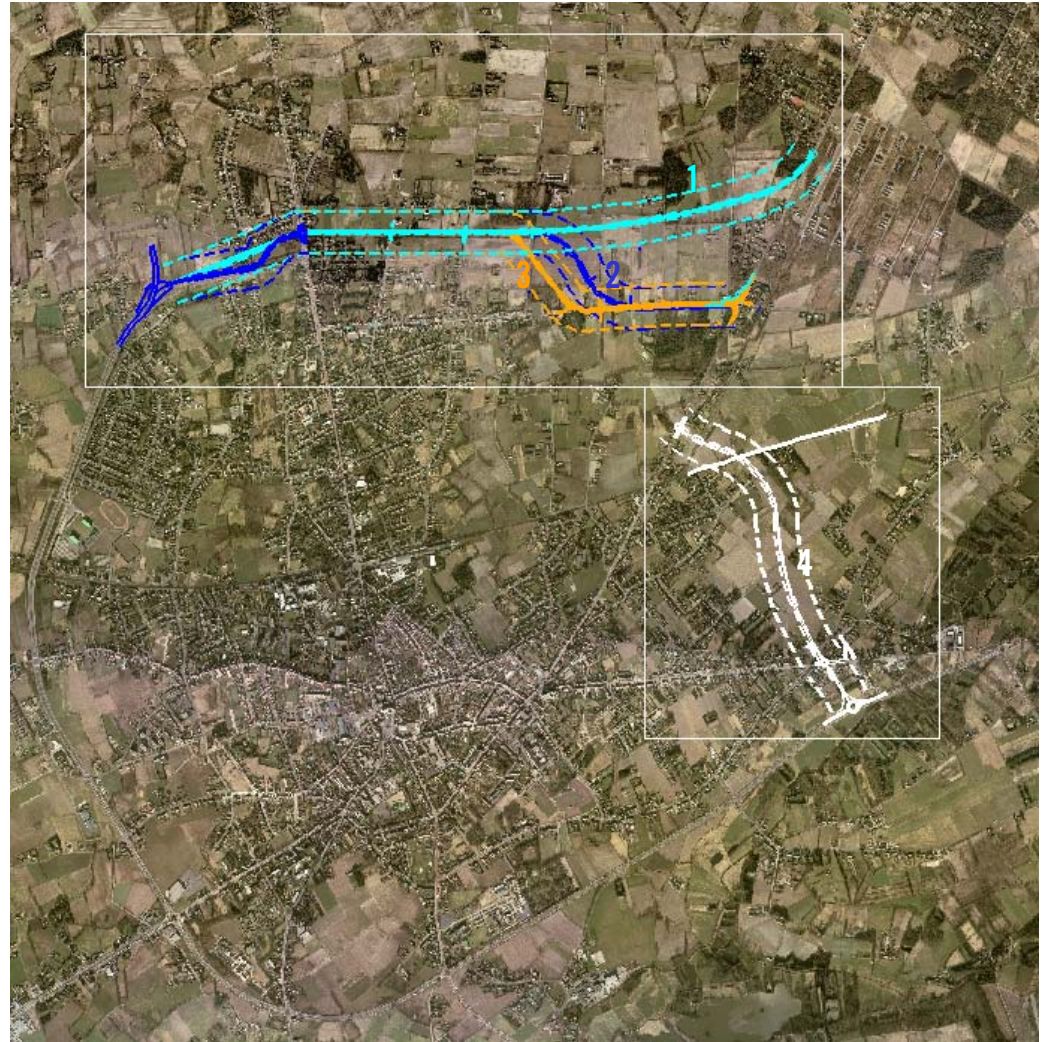
Besluit

Het onderzoek naar de verkeersleefbaarheid op het lokale niveau te Geel St.-Dimpna bevestigt de besluiten van de eerdere analyses die werden doorgevoerd in het kader van het onderzoek naar de rol van de N118 in de ontsluiting van de regio. Om tot een duurzame oplossing voor de verkeersleefbaarheid in Geel St.-Dimpna te komen, is niet enkel een nieuwe verbinding tussen de N118 en het primaire wegennet noodzakelijk. Bijkomend dienen de nodige flankerende maatregelen te worden genomen (tonnagebeperking, interne circulatiemaatregelen). De oplossingsvariant met de oostelijke omleiding biedt de beste garantie voor een duurzame verbetering van de verkeersleefbaarheid in Geel St.-Dimpna.

ROL VAN DE N118 VOOR DE ONTSLUITING VAN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED GEEL ONTWERPEND ONDERZOEK

Ontwerpend onderzoek naar ontsluitingsvarianten

- Tracé 1 noordelijke verbinding tussen Fittelaarsdijk en Katersberg
70 – 90 km/uur
- Tracé 2 noordelijke verbinding als grens stedelijk gebied via Katersberg
70 km/uur
- Tracé 3 noordelijke verbinding als grens stedelijk gebied via Katersberg
50 km/uur
- Tracé 4 oostelijke verbinding tussen N118 en Molsesweg - N71
70 km/uur



6.2 / ONTWERPEND ONDERZOEK NAAR NIEUWE VERBINDING TUSSEN N118 EN PRIMAIR WEGENNET

Aan de hand van ontwerpend tracéonderzoek werden vrij vroeg in het proces randvoorwaarden, knelpunten en mogelijkheden scherper gesteld. Naast het onderzoek naar de mogelijke tracés van de nieuwe verbinding van de N118 met de primaire weg, waarbij een eerste afweging op basis van ruimtelijke kenmerken werd doorgevoerd, werden eveneens een aantal mogelijke typeprofielen voor deze nieuwe infrastructuur ten opzichte van elkaar afgewogen.

6.2.1 / MOGELIJKE WEGPROFIELEN

Bij de bepaling van het typeprofiel wordt uitgegaan van een rijweg met twee rijstroken. Verder dient een keuze te worden gemaakt voor een weg met of zonder middengeleider, met of zonder erfontsluiting, met of zonder fietspaden. De uiteindelijke tracékeuze zal in sterke mate het typeprofiel bepalen.

Volgende types wegprofiel werden in de loop van het onderzoek gehanteerd in het tracéonderzoek:

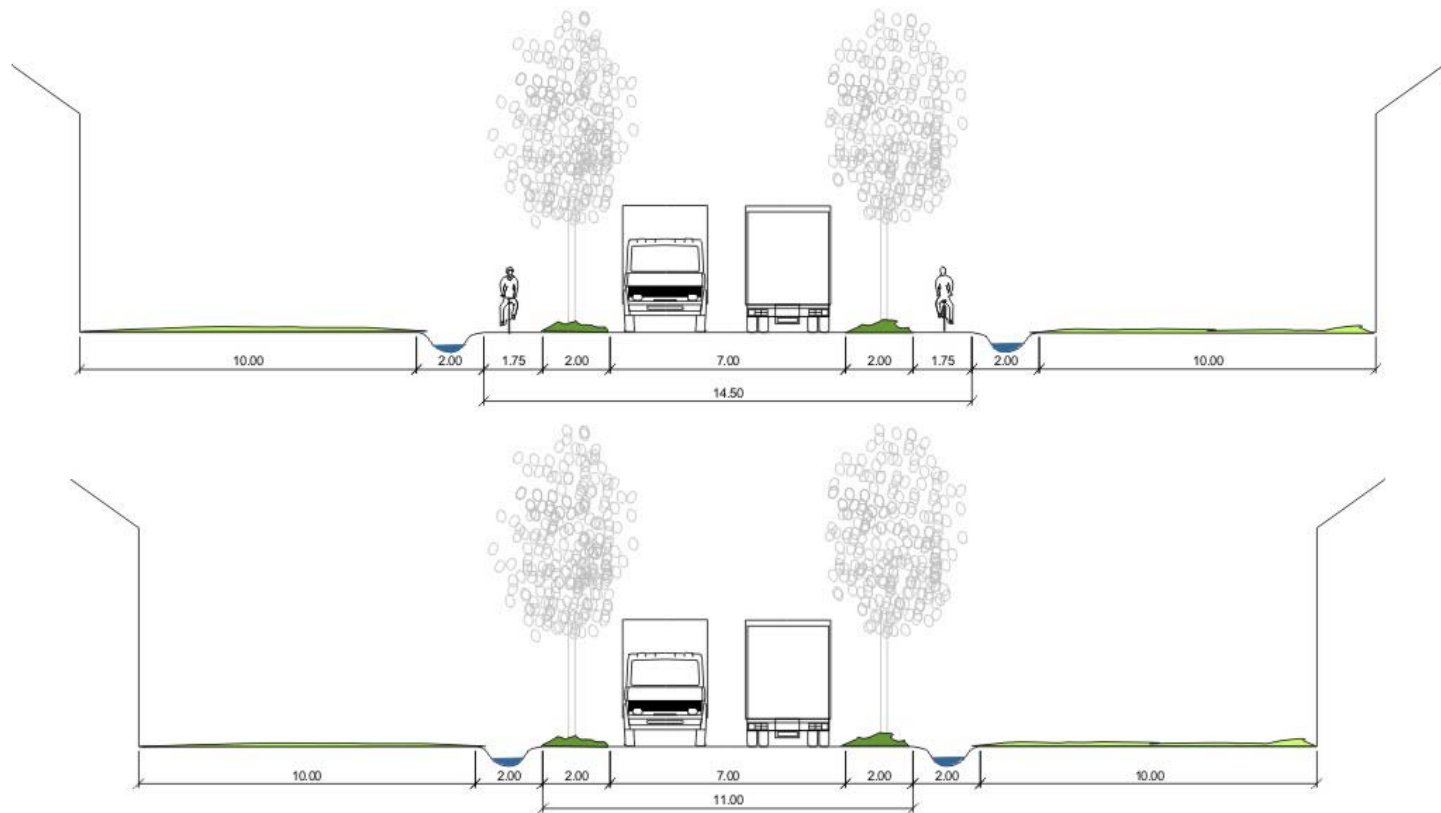
- Wegprofiel 1 op bestaand tracé: rijbaan 7.00 meter, groene tussenberm 2.00 meter, vrijliggend fietspad 1.50 meter, open bermgracht voor hemelwater 2.00 meter, voortuinstrook van minimaal 10.00 meter. Aanpalende woningen en percelen worden rechtstreeks ontsloten.
- Wegprofiel 2 op nieuw tracé: rijbaan 7.00 meter, groene tussenberm 2.00 meter, open bermgracht voor hemelwater 2.00 meter, afstand tot aanpalende woningen minimaal 10.00 meter. Mogelijk bijkomende ruimte in functie van plaatsing geluidswerende schermen/bermen. Fietsverkeer wordt op bestaande tracés afgewikkeld.
- Wegprofiel 3 op nieuw tracé: rijbaan met middengeleider 11.60 meter, groene tussenberm 2.00 meter, open bermgracht voor hemelwater 2.00 meter of ruimte voor plaatsing geluidsscherm. Aanpalende woningen en percelen worden ontsloten via naastliggende ventweg. Fietsverkeer wordt op bestaande tracés afgewikkeld. Er worden bijgevolg geen fietsvoorzieningen langsheen de secundaire weg voorzien.

ROL VAN DE N118 VOOR DE ONTSLUITING VAN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED GEEL ONTWERPEND ONDERZOEK

Ontwerpend onderzoek naar ontsluitingsvarianten

Keuze tracé noordelijke / oostelijke link N118 – R14

Keuze typeprofiel / weg zonder middengeleider / weg met of zonder erfontsluitingen / weg met of zonder fietspaden

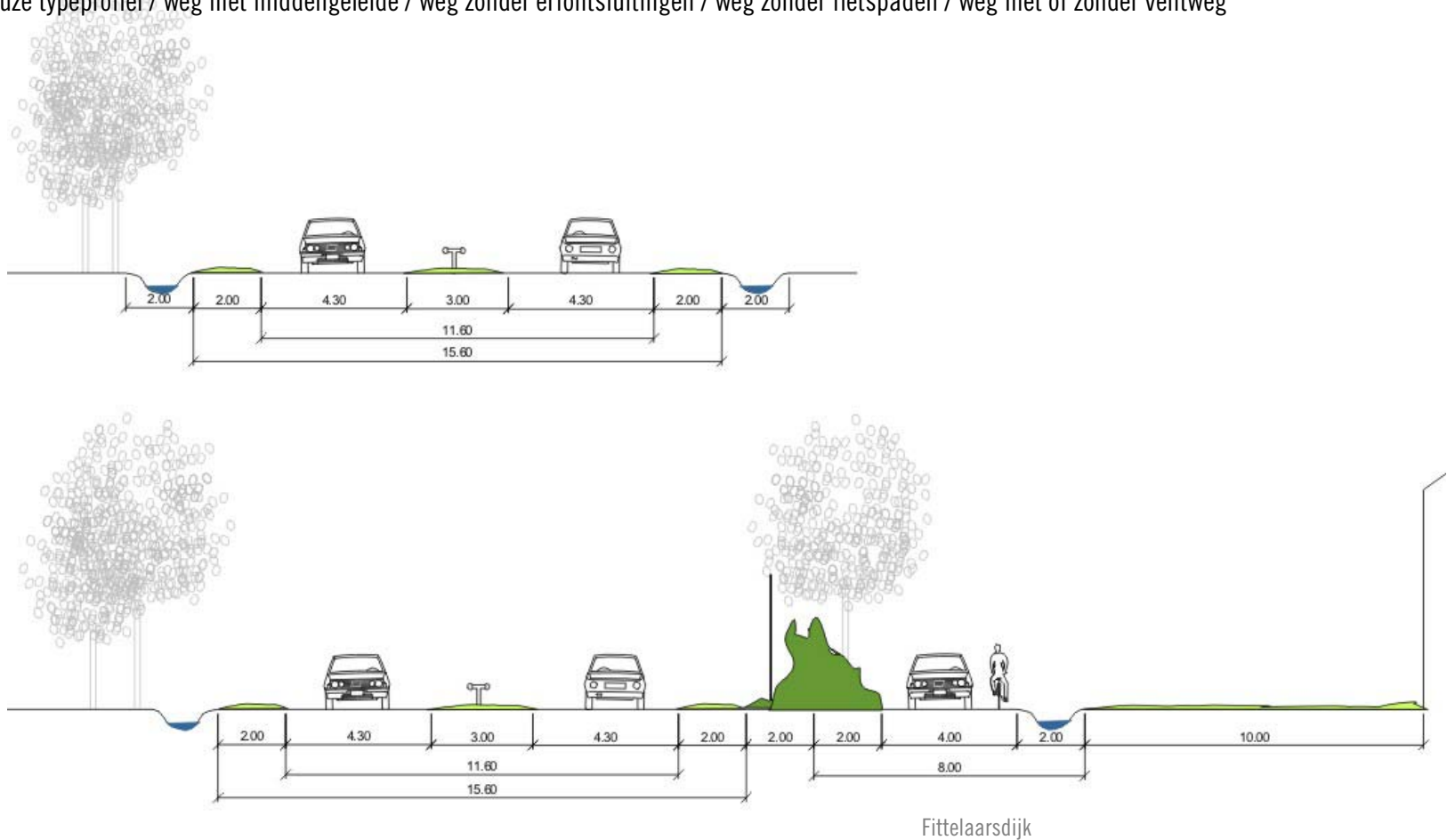


ROL VAN DE N118 VOOR DE ONTSLUITING VAN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED GEEL ONTWERPEND ONDERZOEK

Ontwerpend onderzoek naar ontsluitingsvarianten

Keuze tracé noordelijke / oostelijke link N118 – R14

Keuze typeprofiel / weg met middengeleide / weg zonder erfontsluitingen / weg zonder fietspaden / weg met of zonder ventweg



ROL VAN DE N118 VOOR DE ONTSLUITING VAN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED GEEL ONTWERPEND ONDERZOEK

Ontwerpend onderzoek naar ontsluitingsvarianten

Tracé 1: nieuwe noordelijke verbinding tussen N118 en R14 - variant tracé tussen Fittalaarsdijk en Katersberg 90 km/uur - 70 km/uur



Indicatieve bruttoraming wegaanleg en verwerving gronden en woningen: 11.33 mln € à 16.19 mln €

6.2.2 / MOGELIJKE TRACÉS NIEUWE VERBINDING N118 – PRIMAIR WEGENNET

Tracévariant 1 – Nieuwe noordelijke verbinding tussen N118 en R14

Variant tracé tussen Fittelaarsdijk en Katersberg 90 km/h - 70 km/h

- Ca. 5 à 7 woningen te onteigenen.
- Geen aansluitingen van woningen/percelen op secundaire weg.
- Mogelijke snelheidsregimes: 70 km/h of 90 km/h.
- Behoud Fittelaarsdijk als ontsluitingsweg.
- Maatregelen om de te verwachten geluidshinder omwille van zwaar verkeer te beperken, zijn inpasbaar langsheen nieuw tracé.
- Mogelijkheid tot aanleg van wegprofiel met beperkt aantal conflicterende verkeersbewegingen.
- Vlotte overgang N118 – nieuw tracé.
- Mogelijke varianten in het aantal ongelijkgrondse/gelijkgrondse kruisingen voor auto- en landbouwverkeer (zie indicatieve brutoraming).
- Mogelijke varianten in het aantal ongelijkgrondse fietskruisingen (zie indicatieve brutoraming).
- Doorsnijding van de open ruimte.

Indicatieve brutoramming realisatie nieuwe noordelijke verbinding tussen N118 en R14 - variant tracé tussen Fittalaarsdijk en Katersberg

A. Werken	omvang	kosten per eenheid in mln euro	totaal in		opmerkingen	totaal in mln euro min
			mln euro max			
nieuw gelijkgronds knooppunt R14 - nieuw tracé N19 (Kempische NZ)	1	0,75 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,750 €	- €	maakt deel uit van realisatie Kempische NZ	- €
opbraak huidig tracé R14 tussen huidige N19 en nieuw tracé N19 (Kempische NZ)	ca 0,72 km	0,6 mln euro per km	0,600 €	0,432 €		0,432 €
aanleg nieuw tracé R14 tussen huidige N19 en nieuw tracé N19 (Kempische NZ)	ca 0,46 km	2 mln euro per km	2,000 €	0,920 €	ombouw primaire II naar secundaire II - excl. kosten landschappelijke - stedenbouwkundige inpassing	0,920 €
nieuw gelijkgronds knooppunt R14 - huidige N19 - nieuw tracé N19 - N118	1	0,75 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,750 €	0,750 €	maakt mee deel uit van ombouw huidige N19 primaire II tot lokale II	0,750 €
aanleg nieuw tracé N19 - N118	ca 2,7 km	2 mln euro per km	2,000 €	5,400 €	2 rijstroken excl. kosten landschappelijke - ecologische inpassing	5,400 €
ongelijkgrondse kruising Heistraat voor auto- en landbouwverkeer	1	2,5 mln euro per ongelijkgrondse kruising	2,500 €	2,500 €	variant: fietstunnel à 0,8 mln euro	0,800 €
ongelijkgrondse kruising Schransdijk voor auto- en landbouwverkeer	1	2,5 mln euro per ongelijkgrondse kruising	2,500 €	2,500 €	variant: gelijkgrondse kruising à 0,75 mln euro	0,750 €
nieuw gelijkgronds knooppunt N118 - nieuw tracé N19 - N118	1	0,75 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,750 €	0,750 €		0,750 €
bijkomende fietstunnel onder nieuw tracé N19 - N118	1	0,8 mln euro per fietstunnel	0,750 €	0,750 €	variant: geen bijkomende fietstunnel	- €
subtotaal A			14,002 €			9,802 €

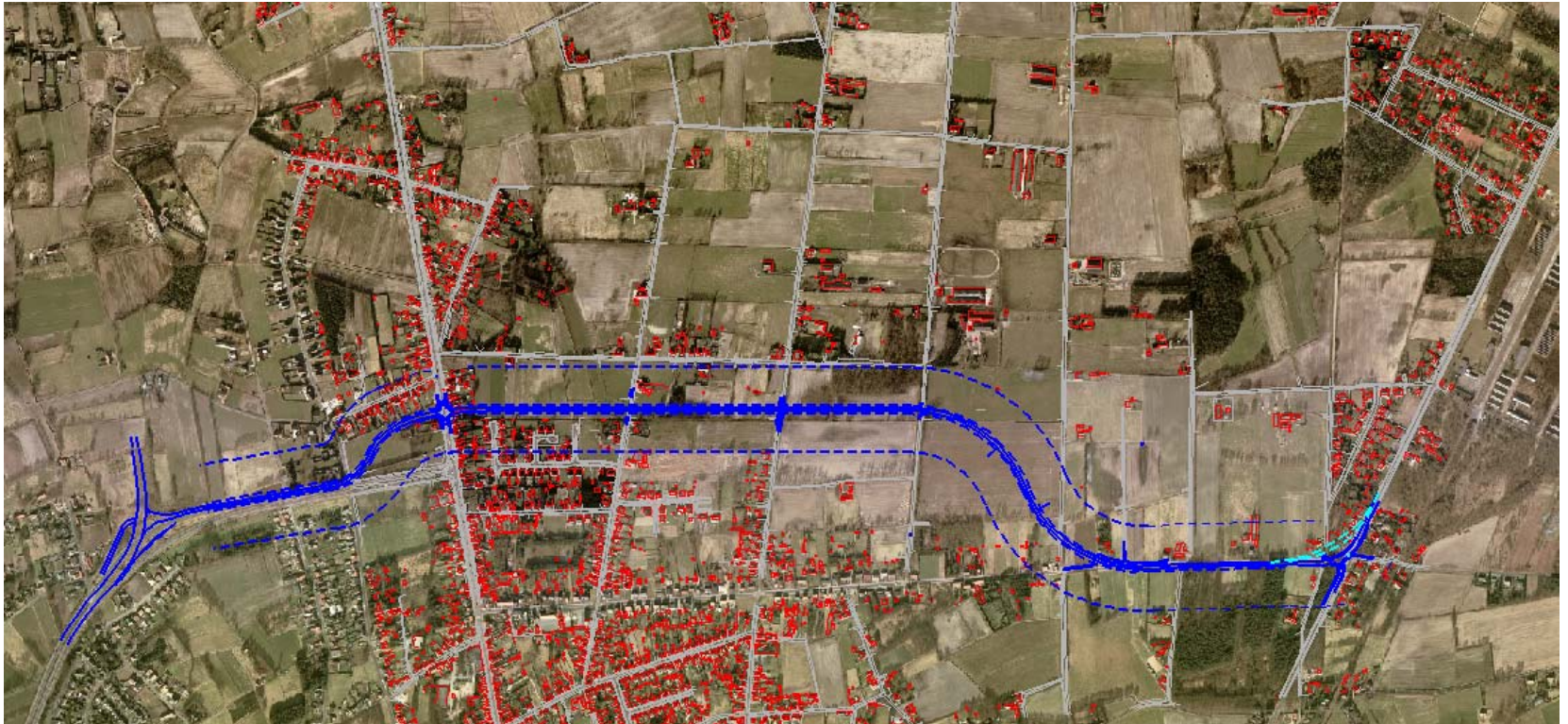
B. Verwerving gronden en woningen

ca 7 woningen	7	0,25 mln euro per woning	0,250 €	1,750 €	variant: ca 5 woningen	1,250 €
grondverwerving tbv nieuw tracé huidige N19 - N118 in landbouwgebied (ha) bij 50 m breedte (ifv landschappelijke inpassing weg): ca 2650m x 50m = 13,3 ha	ca 13,3 ha	0,03 mln euro per ha	0,030 €	0,399 €	variant bij 30 m breedte: ca 2650m x 30m = 7,95 ha	0,239 €
grondverwerving tbv nieuw tracé tussen huidige N19 en nieuw tracé N19 (Kempische NZ)	wordt gecompenseerd door hergebruik gronden huidig tracé R14 (na herziening huidige bestemmingen)					
grondverwerving tbv gelijkgrondse knooppunten in landbouwgebied (ha)	1	0,1 ha/stuk à 0,03 mln euro per ha	0,003 €	0,003 €	variant: bijkomend gelijkgronds kruispunt 2 in totaal) ter vervanging van ongelijkgrondse kruising Schransdijk	0,006 €
grondverwerving tbv ongelijkgrondse knooppunten in landbouwgebied (ha)	2	0,5 ha/stuk à 0,03 mln euro per ha	0,015 €	0,030 €	variant: geen ongelijkgrondse knooppunten	0,003 €
grondverwerving in landbouwgebied (ha) tbv bijkomende fietstunnel onder nieuw tracé N19 - N118	1	0,1 ha/stuk à 0,03 mln euro per ha	0,003 €	0,003 €	variant: fietstunnel ter vervanging van ongelijkgrondse kruising Heistraat voor auto- en landbouwverkeer	0,030 €
subtotaal B				2,185 €	1,527 €	
Totaal A + B				16,19 €	11,33 €	

ROL VAN DE N118 VOOR DE ONTSLUITING VAN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED GEEL ONTWERPEND ONDERZOEK

Ontwerpend onderzoek naar ontsluitingsvarianten

Tracé 2: nieuwe noordelijke verbinding tussen N118 en R14 - variant tracé via Katersberg 70 km/uur



Indicatieve bruttoraming wegaanleg en verwerving gronden en woningen: 9.57 mln € à 14.42 mln €

Tracévariant 2 en 3 – Nieuwe noordelijke verbinding tussen N118 en R14 – variant tracé via katersberg

- Ca. 3 à 5 woningen te onteigenen.
- Mogelijke snelheidsregimes: 70 km/h of 50 km/h.
- Geen aansluitingen van woningen/percelen op nieuw tracé secundaire weg.
- Wel aansluitingen van woningen/percelen en mogelijkheid gelijkgrondse knooppunten op her in te richten bestaand tracé Katersberg.
- Weg als grens tussen bebouwing en open ruimte sluit beter aan bij ontwerp afbakening stedelijk gebied.
- Beperkte doorsnijding open ruimte omdat deels bestaan tracé Katersberg wordt gevolgd.
- Maatregelen om de te verwachten geluidshinder omwille van zwaar verkeer te beperken zijn inpasbaar langsheen nieuw tracé maar moeilijk te integreren op bestaand tracé Katersberg.
- Maatregelen noodzakelijk om doorgaand tracé Katersberg te voorkomen.
- Meer haakse aansluiting N118 – nieuw tracé.
- Mogelijke varianten in het aantal ongelijkgrondse / gelijkgrondse kruisingen voor auto- en landbouwverkeer (zie indicatieve brutoraming).
- Mogelijke varianten in het aantal ongelijkgrondse fietskruisingen (zie indicatieve brutoraming).

ROL VAN DE N118 VOOR DE ONTSLUITING VAN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED GEEL ONTWERPEND ONDERZOEK

Ontwerpend onderzoek naar ontsluitingsvarianten

Tracé 3: nieuwe noordelijke verbinding tussen N118 en R14 - variant tracé via Katersberg 50 km/uur



Indicatieve brutoraming realisatie nieuwe noordelijke verbinding tussen N118 en R14 - variant tracé Katersberg

A. Werken	omvang		kosten per		opmerkingen	totaal in mln euro min
			eenheid in mln euro	totaal in mln euro max		
nieuw gelijkgronds knooppunt R14 - nieuw tracé N19 (Kempische NZ)	1	0,75 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,750 €	- €	maakt deel uit van realisatie Kempische NZ	- €
heraanleg (herprofilering) R14 tussen huidige N19 en nieuw tracé N19 (Kempische NZ)	ca 0,4 km	1,1 mln euro per km	1,100 €	0,440 €	ombouw primaire II naar secundaire II - excl. kosten landschappelijke - stedenbouwkundige inpassing	0,440 €
opbraak huidig tracé R14 tussen huidige N19 en nieuw tracé N19 (Kempische NZ)	ca 0,3 km	0,6 mln euro per km	0,600 €	0,180 €		0,180 €
aanleg nieuw tracé R14 tussen huidige N19 en nieuw tracé N19 (Kempische NZ)	ca 0,4 km	2 mln euro per km	2,000 €	0,800 €	ombouw primaire II naar secundaire II - excl. kosten landschappelijke - stedenbouwkundige inpassing	0,800 €
nieuw gelijkgronds knooppunt R14 - huidige N19 - nieuw tracé N19 - N118	1	0,75 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,750 €	0,750 €	maakt mee deel uit van ombouw huidige N19 primaire II tot lokale II	0,750 €
aanleg nieuw tracé N19 - N118	ca 1,9 km	2 mln euro per km	2,000 €	3,800 €	2 rijstroken excl. kosten landschappelijke - ecologische inpassing	3,800 €
heraanleg (herprofilering) Katersberg	ca 0,5 km	0,75 mln euro per km	0,750 €	0,375 €	2 rijstroken excl. kosten landschappelijke - ecologische inpassing	0,375 €
ongelijkgrondse kruising Heistraat voor auto- en landbouwverkeer	1	2,5 mln euro per ongelijkgrondse kruising	2,500 €	2,500 €	variant: fietstunnel à 0,8 mln euro	0,800 €
ongelijkgrondse kruising Schransdijk voor auto- en landbouwverkeer	1	2,5 mln euro per ongelijkgrondse kruising	2,500 €	2,500 €	variant: gelijkgrondse kruising à 0,75 mln euro	0,750 €
nieuw gelijkgronds knooppunt N118 - nieuw tracé N19 - N118	1	0,75 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,750 €	0,750 €		0,750 €
bijkomende fietstunnel onder nieuw tracé N19 - N118	1	0,8 mln euro per fietstunnel	0,750 €	0,750 €	variant: geen bijkomende fietstunnel	- €
subtotaal A			12,845 €			8,645 €

B. Verwerving gronden en woningen

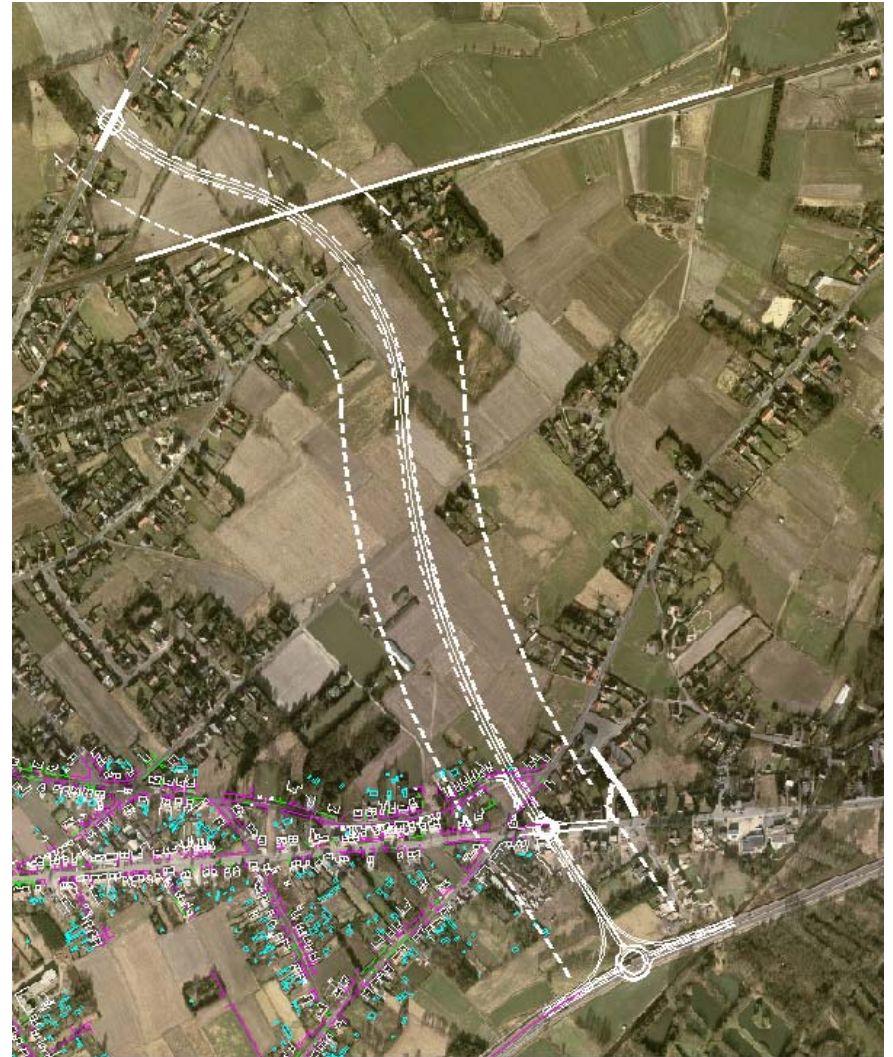
ca 5 woningen	5	0,25 mln euro per woning	0,250 €	1,250 €	variant: ca 3 woningen	0,750 €
grondverwerving tbv nieuw tracé huidige N19 - N118 in landbouwgebied (ha) bij 50 m breedte (ifv landschappelijke inpassing weg): ca 1900m x 50m = 9,5 ha	ca 9,5 ha	0,03 mln euro per ha	0,030 €	0,285 €	variant: bij 30 m breedte ca 1900m x 30m = 5,7 ha	0,171 €
grondverwerving tbv nieuw tracé tussen huidige N19 en nieuw tracé N19 (Kempische NZ)	wordt gecompenseerd door hergebruik gronden huidig tracé R14 (na herziening huidige bestemmingen)					
grondverwerving tbv gelijkgrondse knooppunten in landbouwgebied (ha)	1	0,1 ha/stuk à 0,03 mln euro per ha	0,003 €	0,003 €	variant: bijkomend gelijkgronds kruispunt (2 in totaal) ter vervanging van ongelijkgrondse kruising Schransdijk	0,006
grondverwerving tbv ongelijkgrondse knooppunten in landbouwgebied (ha)	2	0,5 ha/stuk à 0,03 mln euro per ha	0,015 €	0,030 €	variant: geen ongelijkgrondse knooppunten	- €
grondverwerving in landbouwgebied (ha) tbv bijkomende fietstunnel onder nieuw tracé N19 - N118	1	0,1 ha/stuk à 0,03 mln euro per ha	0,003 €	0,003 €	variant: fietstunnel ter vervanging van ongelijkgrondse kruising Heistraat voor auto- en landbouwverkeer	0,003 €
subtotaal B				1,571 €	0,924 €	
Totaal A + B				14,42 €	9,57 €	

Bijzondere aandachtspunten voor heraanleg R14 tussen huidige N19 en nieuw tracé N19

- Afstemming op nieuw knooppunt R14
- Vlotte verbinding met nieuw tracé N118 – N19
- Gelijkgronds knooppunt N19
- Akoestisch onderzoek en studie landschappelijke inpassing nieuwe weginfrastructuur noodzakelijk met aandacht voor toekomstige invulling bebouwbare percelen, mogelijke herlokalisatie infiltratiebekken en natuurtechnische maatregelen ter hoogte van de Zeggeloop.

ROL VAN DE N118 VOOR DE ONTSLUITING VAN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED GEEL ONTWERPEND ONDERZOEK

Tracé 4: oostelijke verbinding tussen N118 en Molsseweg -N71



Tracévariant 4 - nieuw tracé tussen N118 en R14 aan oostelijke zijde centrumgebied Geel

- Ca. 3 à 5 woningen te onteigenen.
- Aanleg ongelijkgrondse kruising spoorweg wordt in samenwerking met NMBS aangegrepen om nieuw tracé te realiseren.
- Bestaande overweg wordt afgesloten, verkeer N118 wordt automatisch afgeleid naar Molseweg.
- Nieuw knooppunt met R14, omvorming bestaand knooppunt Meerhoutseweg tot ongelijkgrondse kruising.
- Tracé valt buiten de vallei van de Grote Nete, gen-gebieden (grote eenheden natuur) en vogelrichtlijn- en habitatrichtlijngebieden.
- Weg als grens tussen bebouwing en open ruimte, sluit aan bij ontwerp afbakening stedelijk gebied.
- Volledig traject van de verbinding op nieuw tracé.
- Maatregelen om de te verwachten geluidshinder omwille van zwaar verkeer te beperken zijn inpasbaar langsheen nieuw tracé.

6.3 / RUIMTELIJKE EVALUATIE TRACÉVARIANTEN NIEUWE VERBINDING N118 – PRIMAIR WEGENNET

De twee tracévarianten voor de noordelijke omleidingsweg en het tracé voor een mogelijke oostelijke omleidingsweg, die worden toegelicht in punt 6.2.2, werden gedigitaliseerd in een GIS-omgeving om een ruimtelijke evaluatie van de varianten uit te voeren. Vervolgens werden volgende criteria ten opzichte van elkaar afgewogen voor de drie tracés:

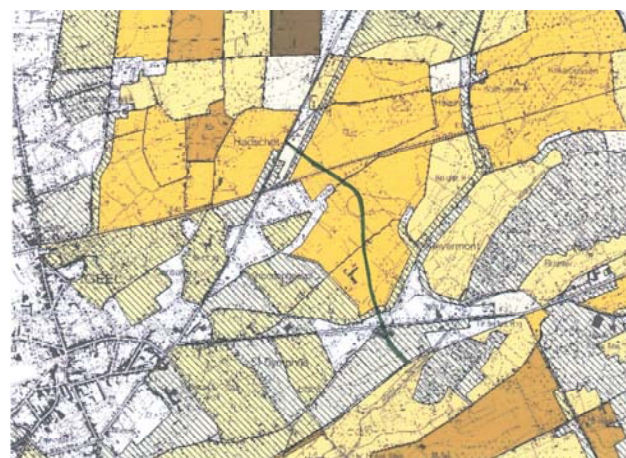
- lengte van het nieuwe tracé;
- aantal onteigeningen die nodig zijn voor de bouw van de nieuwe omleidingsweg;
- het aantal woningen dat geluidshinder kan ondervinden door de nieuwe omleidingsweg: in GIS werd een buffer van 100 meter rond het ontwerp-tracé gecreëerd en volgens werden de woningen (cf. luchtfoto provincie Antwerpen, 2003-begin 2004) binnen deze buffer geteld. Gezien het onderscheid tussen een landbouwbedrijf, woonhuis en groot tuinhuis soms moeilijk te maken is op basis van een luchtfoto, geeft dit cijfer een ruwe inschatting en geen exact aantal;
- doorsnijding van biologisch waardevolle gebieden (op basis van de biologischewaarderingkaart);
- aantal kruisingen met bestaande wegen (op basis van de streetnetbestanden van de provincie Antwerpen);
- kruisingen met waterwegen en valleien (op basis van het waterwegennet van OC-GIS Vlaanderen);
- aanwezigheid van beschermde landschappen, stads- en dorpsgezichten (met juridische waarde);
- aanwezigheid van belangrijke landschapselementen: ankerplaatsen, puntrelictten, lijnrelictten en relictzones (op basis van de Landschapsatlas);
- doorsnijding van waardevolle gebieden voor landbouwactiviteiten (op basis van de landbouwwaarderingkaart voor de stad Geel opgemaakt door Aminor – afdeling land). Er wordt een onderscheid gemaakt tussen doorsnijding van het perceel door de weg en aangrenzende ligging van de weg ten opzichte van het landbouwperceel.
- Zijn ventwegen noodzakelijk bij de uitbouw van een nieuw tracé?

Uit deze evaluatietabel kunnen een aantal zaken geconcludeerd worden.

Wat de lengte van het omleidingstracé betreft, is deze van de oostelijke variant duidelijk veel kleiner (ongeveer 1745 m) dan de noordelijke tracévarianten (tussen 3100 en 3500 m). Het aantal woningen die onteigend dienen te worden is het grootst voor de noordelijke tracévarianten (1 en 2). Voor de oostelijke omleidingsweg zou slechts één woning onteigend moeten worden. Ook het aantal woningen die in een straal van 100 meter in vogelvlucht van het nieuwe tracé verwijderd zijn en door de weg bijkomende geluidshinder kunnen ervaren, is het grootst voor de noordelijke tracévarianten. In de bufferzone van 100 meter zijn voor het oostelijk tracé (zie 3) ongeveer 37 woningen gelegen.



— Noordelijke verbinding N118 en R14 (tracévariant 1 – ten zuiden van Fittelaarsdijk)
— Noordelijke verbinding N118 en R14 (tracévariant 2,- Katersberg)



Confrontatie van de tracévarianten van de omleidingsweg met de landbouwwaarderingkaart (Bron: Aminoal – afdeling land)

De noordelijke tracévarianten kruisen 7 tot 10 maal een andere bestaande weg, afhankelijk van de variant. Bij de oostelijke weg zijn dit slechts vier kruisingen, maar dient de spoorweg overbrugd te worden. Het is wenselijk deze kruising ongelijkgronds uit te bouwen.

Geen enkel tracé kruist een rivier of vallei of doorsnijdt beschermde landschappen of dorps- of stadsgezichten. De oostelijke omleidingsweg raakt ten zuiden de relictzone 'Vallei van de Molse en Scheppeleikse Nete', maar het is mogelijk de zuidelijke aansluiting westwaarts te schuiven zodat deze niet meer interfereert met de relictzone.

De landbouwbougronden in de rand rond Geel worden over het algemeen gekenmerkt door lage tot matige waarderingswaarden. Er zijn enkele percelen die gedefinieerd worden als hoog gewaardeerd. Geconcludeerd kan worden dat de noordelijke tracés 1 en 2 respectievelijk voor 730 en 504 meter door een landbouwperceel met hoge waardering lopen. Tracé langs Katerberg grenst daarenboven voor 445 meter aan landbouwgrond met hoge waardering en 316 meter aan landbouwgrond met zeer hoge waardering. In het oostelijk tracé worden deze hoge kwaliteitsgronden niet geraakt maar is er een doorsnijding van 1190 meter van matig gewaardeerde landbouwgrond.

criterium	Noordelijke tracévarianten		Oostelijk tracé
	tracé 1	tracé 2	tracé 3
omschrijving	noordelijke verbinding tussen N118 en R14 - ten zuiden van Fittelaarsdijk	nieuwe verbinding tussen N118 en R14 - Katersberg	nieuwe verbinding tussen N118 en Molsesweg - N71
lengte van het tracé	3427 m	3138 m	1745 m
aantal onteigeningen		min 3 woningen	ca. 3 woningen
	5 woningen	max 5 woningen	
aantal woningen in een straal van 100 m van het tracé	ongeveer 69 woningen	ongeveer 90 woningen	ongeveer 37 woningen
doorsnijding van biologisch waardevol gebied (uitgedrukt in m)	0 m	0m	0 m
doorsnijding overstromingsgebied (uitgedrukt in m)	/	/	/
aantal kruisingen met bestaande wegen	11	7	4 + spoorwegovergang
kruising van waterwegen en valleien	/	/	/
doorsnijding van beschermde landschappen, stads- en dorpsgezichten	/	/	/
landschapsatlas: ankerplaatsen, puntrelicten, lijnrelicten en relictzone	/	/	rakend aan zuidelijke relictzone 'Vallei van de Molse en Scheppeleikse Nete'

criterium	Noordelijke tracévarianten		Oostelijk tracé
	tracé 1	tracé 2	tracé 3
omschrijving	noordelijke verbinding tussen N118 en R14 - ten zuiden van Fittelaarsdijk	nieuwe verbinding tussen N118 en R14 - Katersberg	nieuwe verbinding tussen N118 en Molsesweg - N71
landbouwwaardering (doorsnijding tracé door landbouwgebied van volgende klassen uitgedrukt in m)			
in agrarisch gebruik			
zeer lage waardering	370m doorsnijding	687m aangrenzend	/
lage waardering	445m doorsnijding	327m aangrenzend + 333m doorsnijdend	/
matige waardering	1195m doorsnijding	340m doorsnijdend	1190m doorsnijding
hoge waardering	730m doorsnijding	445m aangrenzend + 504m doorsnijdend	/
zeer hoge waardering	/	316m aangrenzend	/
niet in agrarisch gebruik	/	/	/
zeer lage waardering	270 m doorsnijding	302m doorsnijdend	320m doorsnijding
lage waardering	/	698m aangrenzend	40m doorsnijding
matige waardering	/	/	/
hoge waardering	/	/	/
zeer hoge waardering	/	/	/
ventwegen noodzakelijk	ontsluiting lokaal verkeer via Fittelaarsdijk		

6.4 / BESLUIT EVALUATIE TRACÉVARIANTEN NIEUWE VERBINDING N118 – PRIMAIR WEGENNET

Op basis van voorgaande analysegegevens kan worden gesteld dat de noordelijke en de oostelijke tracévarianten op het vlak van ruimtelijke impact elk hun voor- en nadelen hebben. De noordelijke tracévarianten zijn langer, maar de oostelijke variant raakt aan de zuidelijke relictzone van de vallei van Molse en Scheppelijkse Nete. Daarnaast vergt de oostelijke variant zwaardere infrastructurele maatregelen. Naast een nieuw te bouwen ongelijkgrondse kruising van de spoorweg (brug of tunnel) dient ook het huidige knooppunt van de Molseweg en Meerhoutseweg met de R14 te worden omgevormd tot een ongelijkgrondse kruising en dient er een nieuw knooppunt met de primaire weg te worden aangelegd.

Daarnaast konden ook op basis van de evaluatie van de doorgerekende scenario's met het multimodaal model een aantal besluiten naar voor worden geschoven:

- Het doortochtconcept voor Geel St Dimpna is geen optie omdat in dat geval onvoldoende stringente maatregelen kunnen worden genomen in functie van een duurzame ontwikkeling van het centrumgebied.
- De nieuwe oostelijke verbinding te Geel tussen de N118 en N71/R14 heeft, overeenkomstig het besluit van de analyse op basis van het herkomst-bestemmingsonderzoek, heel wat potenties voor de geleiding van bestemmingsverkeer naar het projectgebied. Door de vervanging van de bestaande gelijkgrondse spoorwegovergang door een ongelijkgrondse, wordt het verkeer automatisch richting ringweg gestuurd. Deze variant is bijgevolg minder afhankelijk van de begeleidende maatregelen om het centrumgebied verkeersluwer te maken. Nadelen zijn de blijvende verkeersdruk op de noordelijke verbindingen tussen N118 en N19 (Katersberg) waar bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn om sluijverkeer te voorkomen en de ongelijke belasting van de R14.
- Ook de nieuwe noordelijke verbinding te Geel tussen de N118 en N19/R14 heeft belangrijke potenties. In deze variant zijn wel sterke maatregelen vereist om het centrumgebied verkeersluwer te maken (lussenmodel met knip). Hier vormt de blijvende verkeersdruk op de oostelijke verbindingen tussen N118 en N71 (Kievermont - Castelsebaan) een nadeel.
- Uit de vergelijking van de scenario's met de noordelijke en de oostelijke verbinding blijkt dat bij de noordelijke verbinding een meer gelijkmatige verdeling van het verkeer op de R14 ringweg optreedt.
- De scenario's met de noordelijke verbinding geven in vergelijking met deze met de oostelijke verbinding een lagere belasting van het noordelijk deel van de N118 (t.h.v. Dessel) en een hogere belasting van het zuidelijke deel van de N118 (t.h.v. Geel).

De oostelijke en de noordelijke ontsluiting zijn op basis van de modelresultaten ongeveer gelijkwaardig.

Voor de oplossing met de nieuwe noordelijke verbinding tussen de N118 en de R14 is er het aanvoelen van de gemeenten dat deze oplossing effectiever zal zijn. Voor deze oplossing is er een groter draagvlak en een unanimitéit tussen de gemeentebesturen.

ROL VAN DE N118 VOOR DE ONTSLUITING VAN HET HOOFDDORP RETIE

Keuze doortrekking ringweg tussen N18 en N118
Tracé ringweg cf. BPA Bempdekens



7 / DE ROL VAN DE N118 IN DE ONTSLUITING VAN HET HOOFDDORP RETIE

7.1 / DOORTREKKING VAN DE RINGWEG

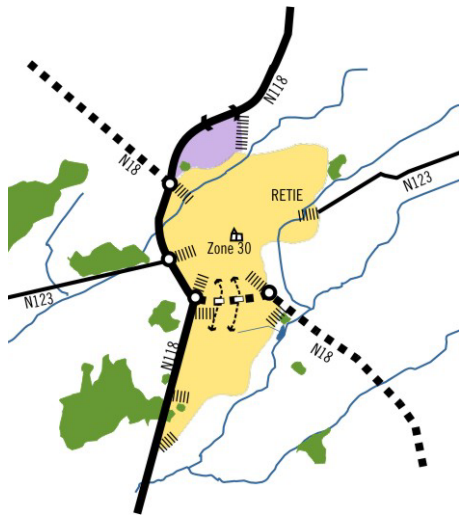
Bij de scenario-ontwikkeling in het onderzoek naar de rol van de N118 in de regio werd uitgegaan van de doortrekking van de ringweg te Retie tussen de N18 en de N118. Uit de doorrekeningen met het multimodaal model (zie hfst 5.4) bleek dat deze doortrekking een meer gelijkmatige verdeling van het verkeer tussen de N118 en de N18 tussen Retie en de E34 tot gevolg heeft.

Het tracé voor deze doortrekking van de ringweg is reeds aangezet in de vorm van het hoofdontsluitingsweg (Veldenstraat) van het bedrijventerrein Bempdekens. Deze weg sluit aan op het kruispunt N18 (Turnhoutsebaan) ringweg (Pijlstraat). In het BPA dat met betrekking tot de uitbreiding van het bedrijventerrein Bempdekens is opgesteld, is de doortrekking van het tracé van de Veldenstraat opgenomen tot aan de N118. Bij de verdere uitwerking van dit tracé dient bijzondere aandacht te worden besteed aan het knooppunt van de nieuwe verbinding met de Europalaan die rekening houdt met de nabijgelegen aansluiting van de Oude Arendonksebaan. Tegelijk moet het knooppunt duidelijk maken dat de verbinding Europalaan – ringweg (Veldenstraat) de doorgaande verbinding is. Dit kan door de huidige verbinding richting Retie in de aanleg ondergeschikt te maken en in te richten als toegangspoort tot het centrumgebied.

7.2 / BIJGESTUURDE ONTSLUITINGSSTRUCTUUR RETIE

Naast de doortrekking van de ringweg wordt een herinrichting van het centrumgebied van Retie vooropgesteld. Dit heeft tot gevolg dat het doorgaande verkeer en het zwaar voervoer uit het centrum worden geweerd. Deze maatregelen zijn mee opgenomen in de scenario-opbouw van het multimodaal verkeersmodel. Uit de resultaten van de doorrekeningen blijkt dat zich als gevolg van de voorgestelde infrastructurele maatregelen in het projectgebied een belangrijke afname van verkeer voordoet op de verbinding Dessel – Retie langsheen de N18. Dit gaat gepaard met een stijging van verkeer op de N118.

De ontsluitingsstructuur van Retie wordt in deze bijgestuurde situatie bijgevolg gevormd door de N118 en een deel van de ringweg (Sint-Paulustraat en Pijlstraat). Dit in tegenstelling tot de huidige ontsluitingsstructuur, waarbij de N18 en de doortocht van de N18 de belangrijkste verkeersdrager zijn. De bijgestuurde ontsluitingsstructuur sluit nauw aan bij de recente ruimtelijke ontwikkeling van de kern van Retie, waarbij de belangrijkste woonlob ten zuiden van de ringweg zich bevindt tussen de N118 en de vallei van de Zwarte Nete. Dit is net het verkeersluwere deel van de ringweg. Omwille van deze specifieke ruimtelijke gegevenheid is het ook wenselijk bij de uitwerking van de herinrichtingsplannen voor de ringweg rekening te houden met een aangepast typeprofiel. Zo zou voor de Nieuwstraat een profiel met een middengeleider de oversteekbaarheid van de ringweg voor voetgangers en fietsers kunnen versterken, wat een meerwaarde zou kunnen betekenen voor de relatie tussen de twee delen van de woonkern.



7.3 / VERKEERSLEEFBAARHEID

De oversteekbaarheid en geluidshinder worden bepaald voor het zuidelijke deel van de ringweg in Retie (Sint-Paulusstraat) voor de twee ruimtelijke ontwikkelingsscenario's (zie tabel). De verkeersleefbaarheidsindicatoren kunnen gespiegeld worden aan de waarden voor de huidige situatie (weergegeven in de eerste kolom). Gezien de aanwezigheid van een omleidingsweg in Geel minder invloed heeft op de verkeerssituatie in Retie, worden geen verkeerskundige varianten uitgesplitst.

De intensiteiten ter hoogte van het kruispunt Geelsebaan - Sint-Paulusstraat - Nieuwstraat bedragen in beide richtingen 877 pae op de tak Sint-Paulusstraat, 490 pae op de tak Nieuwstraat, 1019 op N118 en 530 pae dorpinwaarts. Het verkeer afkomstig van de N118 zal voor ongeveer 50% via de westelijke ring en voor de andere 50% via de Gildenstraat zijn weg vervolgen tijdens de avondspits.

Gezien de afstand tussen de as van de rijweg en de gevels het dubbel is van deze in Geel-centrum (11 m i.p.v. 5.7 m), is de geluidshinder ondanks de grotere verkeersintensiteiten lager. Zo zal de geluidshinder in ontwikkelingsscenario 'goedgekeurde geplande ontwikkelingen' en 'plannen in ontwikkeling' respectievelijk 67.063db(A) en 67.73 db(A) bedragen. De oversteekbaarheid bedraagt 9 tot 13 seconden, afhankelijk van de ontwikkelingsgraad.

RINGWEG RETIE / SINT-PAULUSSTRAAT	Huidige situatie	Ontwikkelingsscenario geplande en goedgekeurde ontwikkelingen	Plannen in ontwikkeling
Basisindicatoren verkeer			
Avondspituuurintensiteiten in PAE in beide richtingen	877 PAE (bron: TV3V startnota PAC : verkeerstelling op 01/04/2004 van 16:30-17:30)	877 PAE (huidige intensiteiten) + 107 PAE (zie berekeningen onderaan*)= 984 PAE	877 PAE (huidige intensiteiten) + 271 PAE (zie berekeningen onderaan**) =1148 PAE
Drukste richting	546 PAE in zuidelijke richting met 290 PAE richting Nieuwstraat, 250 PAE richting N118 en 6 PAE richting centrum	Richting Nieuwstraat en N118 (546 PAE (huidige intensiteit) + 34 PAE*= 580 PAE)	Richting Nieuwstraat en N118 (546 PAE (huidige intensiteit) + 83 PAE**= 629 PAE)
Aandeel vrachtverkeer (bron: gegevens tellussen)	~15 % vracht	~15 % vracht	~15 % vracht
snelheid	50 km/h	50 km/h	50 km/h

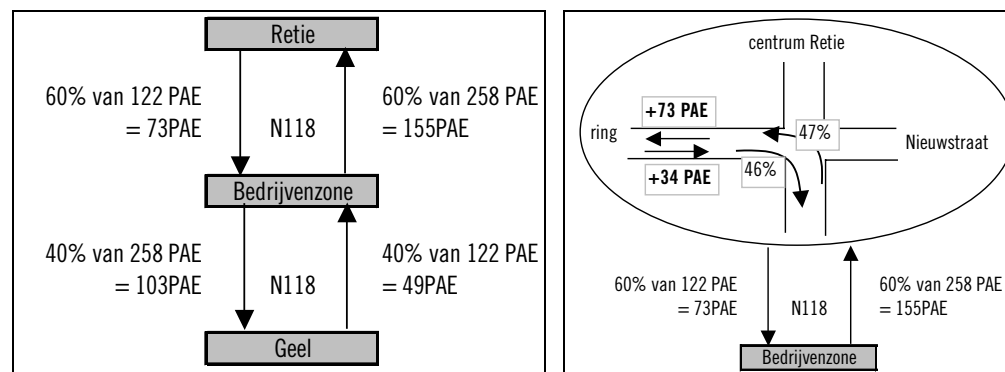
Verkeersleefbaarheidindicatoren			
Oversteekbaarheid: gemiddelde wachttijd tijdens het spitsuur (vanaf 15 s problematisch)	7.5 se.c (oversteeklengte van 7 m, oversteekstelheid van 1,4 m/s)	9 sec. (oversteeklengte van 7 m, oversteekstelheid van 1,4 m/s en 970 voertuigen per avondspitsuur)	13 sec. (oversteeklengte van 7 m, oversteekstelheid van 1,4 m/s en 1148 voertuigen per avondspitsuur)
Geluidshinder (aanname: ¾ middelzware vrachtwagens, ¼ zware vrachtwagens)	66,55 db(A)	67,063db (A)	67,73 db(A)

Notitie bij berekeningen:

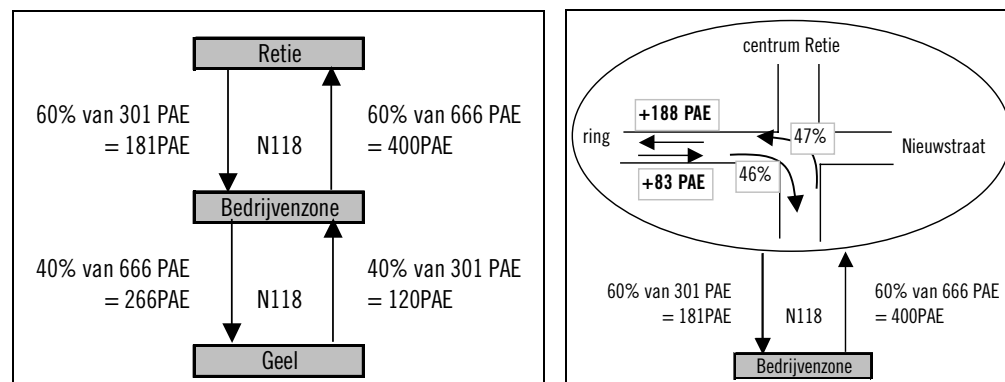
De ingeschatte bijkomende verkeersgeneratie van de nieuwe bedrijvigheid (zie onderstaande tabel) wordt manueel toebedeeld op de N118 met de aangenomen verdeelsleutel 60% richting Retie en 40% richting Geel.

	vrachtverkeer		autoverkeer		PAE	
	toekomend in de bedrijvzone	vertrekkend vanuit de bedrijvzone	toekomend in de bedrijvzone	vertrekkend vanuit de bedrijvzone	toekomend in de bedrijvzone	vertrekkend vanuit de bedrijvzone
Goedgekeurde en geplande ontwikkelingen	27	50	68	158	122	258
Plannen in ontwikkeling	39	73	223	520	301	666

* Goedgekeurde geplande ontwikkelingen (rekening houdend met ontsluiting van verbinding Donk-N118) bijkomend verkeer in de Sint-Paulusstraat: $73+34=107$ PAE



**Plannen in ontwikkeling (rekening houdend met ontsluiting van verbinding Donk-N118): bijkomend verkeer in de Sint-Paulusstraat: $188+83=271$ PAE



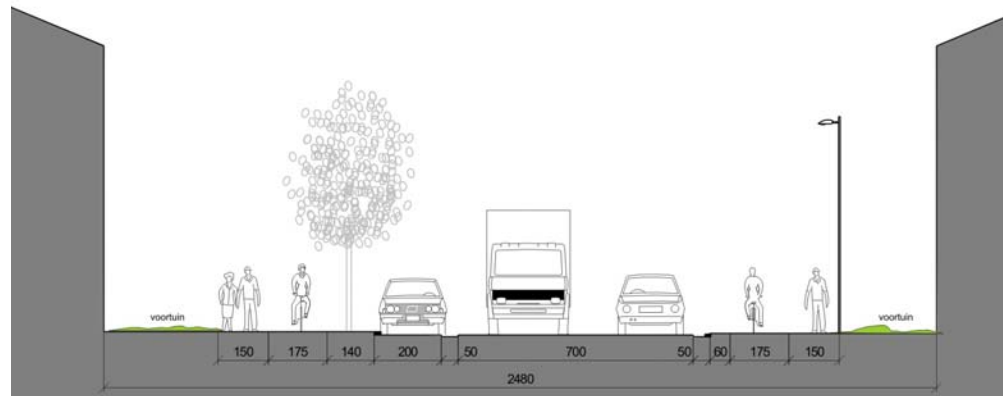
ROL VAN DE N118 VOOR DE ONTSLUITING VAN HET HOOFDDORP RETIE

Ontwerpend onderzoek naar ontsluitingsvarianten

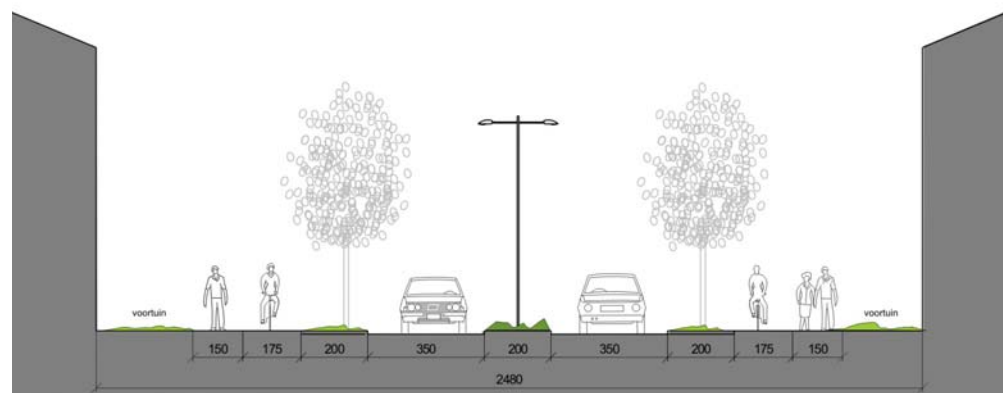
Keuze doortrekking ringweg tussen N18 en N118

Keuze typeprofiel herinrichting bestaande ringweg / weg met erfontsluitingen / weg zonder ventweg / weg zonder middengeleider

Typeprofiel 1



Typeprofiel 2



7.4 / ONTWERPEND ONDERZOEK RETIE



Beeld huidige situatie ringweg Retie

Het ontwerpend onderzoek voor Retie richt zich naast de doortrekking van de ring voornamelijk op de herinrichting van de ringweg. Zoals eerder aangegeven biedt de bijgestuurde ontsluitingstructuur de mogelijkheid om het centrumgebied van Retie in te richten als verblijfsgebied. De verschillende ruimtelijke context en twee regimes voor de ringweg bieden de mogelijkheid om voor elk van deze zones een aangepaste inrichting voorop te stellen. Het is van belang dat de inrichting van de knooppunten wordt afgestemd op het vooropgestelde typeprofiel. Indien bijvoorbeeld de Nieuwstraat zou worden voorzien van een profiel met middengeleider is het noodzakelijk op de twee eindpunten een rotonde als keerpunt te voorzien. Dit is in tegenstelling tot het huidige inrichtingsvoorstel dat door TV3V in het kader van het zwartepuntenbeleid werd uitgewerkt.

In het ontwerpend onderzoek werden drie mogelijke typeprofielen voor een aangepaste inrichting van de ringweg onderzocht.

Typeprofiel 1

Omvat een behoud van de huidige structuur van de ringweg, met de volgende aanpassingen:

- heraanleg van de rijbaan met geluidsarme wegverharding;
- heraanleg en verbreding van de fiets- en voetpaden;
- behoud van de eenzijdige laanbeplanting;
- aangepaste verlichting;
- voortuinstrook ca. 3.40 meter.

Typeprofiel 2

Omvat de realisatie van een profiel met een middengeleider met de volgende kenmerken:

- heraanleg rijbaan tot 2x1 met middengeleider en geluidsarme wegverharding;
- aanvulling eenzijdige bomenrij tot tweezijdige laanbeplanting;
- aangepaste verlichting op middengeleider;
- heraanleg van de fiets- en voetpaden;
- voortuinstrook ca. 2.90 meter.



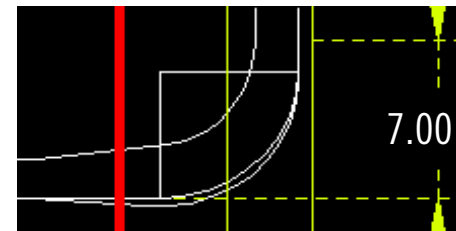
Simulatie wegbeeld ringweg Retie bij typeprofiel 2

ROL VAN DE N118 VOOR DE ONTSLUITING VAN HET HOOFDDORP RETIE

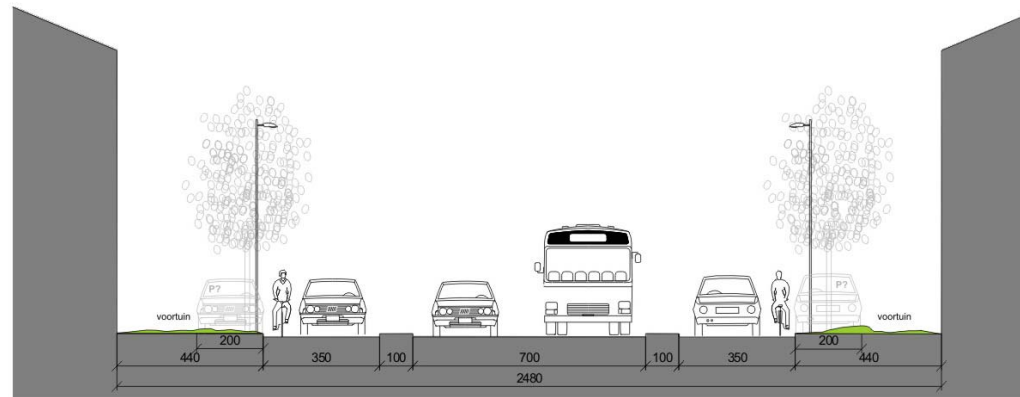
Ontwerpend onderzoek naar ontsluitingsvarianten

Keuze doortrekking ringweg tussen N18 en N118

Keuze typeprofiel herinrichting bestaande ringweg / weg met erfontsluitingen / weg zonder ventweg / weg met middengeleider



Typeprofiel 3



Typeprofiel 3

Omvat de realisatie van een profiel met ventwegen met de volgende kenmerken:

- herprofilering rijbaan tot centrale rijloper in geluidsarme wegverharding;
- aanleg van naastliggende ventwegen met gemengd verkeer;
- heraanleg groenstructuur (tweezijdige laanbeplanting);
- aangepaste verlichting;
- mogelijkheid tot aanleg parkeervoorzieningen langs ventweg (ten koste van voortuintrook).

Indicatieve brutoraming doortrekking en herinrichting ringweg Retie

A. Werken	omvang		kosten per		opmerkingen	totaal in	
			eenheid in mln euro	mln euro max		mln euro min	mln euro min
heraanleg knooppunten Mulsebaan, Geelsebaan, Kasteelstraat met ringweg	3	0,5 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,500 €	1,500 €	huidige hoofdrichting Kasteelstraat, Geelsebaan-Gildenstraat, Mulsebaan-St Martinusstraat wordt gewijzigd	1,500 €	
nieuw gelijkgronds knooppunt Veldenstraat - Europalaan	1	0,75 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,750 €	0,750 €		0,750 €	
aanleg nieuw tracé tussen Veldenstraat en Europalaan	ca 0,45 km	2 mln euro per km	2,000 €	0,900 €	2 rijstroken excl. kosten landschappelijke - ecologische inpassing en compenserende maatregelen	0,900 €	
heraanleg bestaand tracé ringweg	ca 2,2 km	1,1 mln euro per km	1,100 €	2,420 €		2,420 €	
heraanleg ca 10 aansluitingen	10	0,1 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,100 €	1,000 €		1,000 €	
subtotaal A				6,570 €		6,570 €	
B. Verwerving gronden							
grondverwerving nieuw tracé in landbouwgebied (ha) bij 30 m breedte: ca 450m x 30m = 1,35 ha	ca 1,35 ha	0,03 mln euro per ha	0,030 €	0,041 €	variant bij 16 m breedte: ca 450m x 16m = 0,72 ha	0,022 €	
grondverwerving ifv nieuw typeprofiel heraanleg ringweg in woonzone (ha) bij 3,6 m breedte: 3,6m x 1800m = 0,64 ha	ca 0,6 ha	1 mln euro per ha	1,000 €	0,600 €	variant: bij 1,7 m breedte: ca 1800m x 1,7m = 0,3 ha	0,300 €	
grondverwerving tbv nieuw gelijkgrondse knooppunten in landbouwgebied (ha)	1	0,1 ha/stuk à 0,03 mln euro per ha	0,003 €	0,003 €		0,003 €	
subtotaal B				0,644 €		0,325 €	
Totaal A + B				7,21 €		6,89 €	

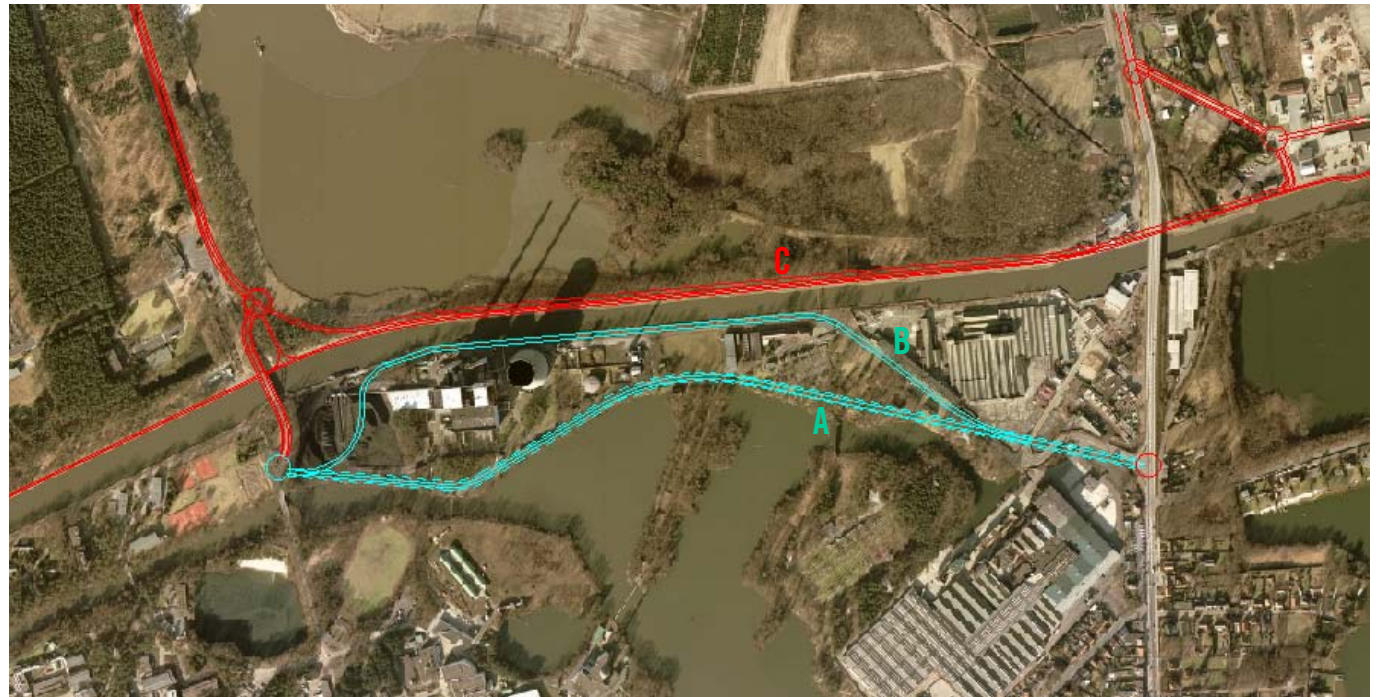
ROL VAN DE N118 VOOR DE ONTSLUITING VAN HET HOOFDDORP DESSEL EN KLEINSTEDELIJK GEBIED MOL

Ontwerpend onderzoek naar ontsluitingsvarianten
Keuze doortrekking verbinding tussen N18 en N118 Mol Donk - Goormansdijk

Tracé A ten zuiden van
kanaal Bocholt
Herentals
Lichtstraat site
Electrabel

Tracé B ten zuiden van
kanaal Bocholt
Herentals site
Electrabel
op dijk

Tracé C ten noorden
kanaal Bochelt
Herentals



Indicatieve bruttoraming wegaanleg en verwerving gronden ten noorden van kanaal Bocholt - Herentals: 6.79 mln € à 6.88 mln €
ten zuiden van kanaal Bocholdt – Herentals: 7.56 mln € à 7.89 mln €

8 / DE ROL VAN DE N118 IN DE ONTSLUITING VAN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED MOL EN HET HOOFDDORP DESSEL

8.1 / ONTWERPEND ONDERZOEK NAAR VERBINDING N18 EN N118 MOL DONK GOORMANSDIJK

Vandaag vormt de N18 voor Dessel en het noordelijk deel van de gemeente Mol de belangrijkste ontsluitingsweg. Voornamelijk de ontsluiting van het zwaar verkeer vormt in deze twee gemeenten een belangrijk probleem. Door de aanleg van een verbinding tussen de N118 en de N18 ter hoogte van Mol Donk – Dessel Goormansdijk wordt een alternatieve route voor het zwaar voervoer gecreëerd. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om tonnagebeperkingen in te stellen voor de woongebieden in beide gemeenten die vandaag belast worden met doorgaand zwaar verkeer.

De keuze om deze verbinding te voorzien ter hoogte van Donk – Goormansdijk is gebaseerd op een aantal ruimtelijke en functionele aspecten:

- De nieuwe vooropgestelde verbinding maakt een link tussen twee bedrijvenconcentraties die enerzijds langsheen de N18 en anderzijds langsheen de N118 worden ontsloten. De bedrijventerreinen Stenehei, Belgoproces, Belgonucleaire SCK-VITO worden vandaag ontsloten langsheen de Kastelsedijk en Gravenstraat richting N118. De bedrijventerreinen Donk, Goormansdijk, Sibelco aan de andere zijde worden vandaag ontsloten langsheen de N18. Door de nieuwe ontsluitingsstructuur ontstaat een clustering van de belangrijkste bedrijventerreinen in het projectgebied.
- Op de Kastelsedijk en Gravenstraat bestaat reeds over een belangrijke lengte een goed uitgeruste infrastructuur. De ontbrekende link omvat slechts 1/3 van de nieuwe vooropgestelde verbinding.
- Uit de doorrekeningen van de scenario's met het multimodaal verkeersmodel (zie hfst 5.4) blijkt dat de vooropgestelde verbinding, indien ze samen met de flankerende maatregelen (tonnagebeperking – zone 30 in centrumgebieden) zou worden doorgevoerd, een verschuiving teweegbrengt van verkeer van de N18 naar de N118. Hierdoor worden de centrumgebieden van Mol, Dessel en Retie ontlast van (zwaar) verkeer.

Voor de concrete invulling van ontbrekende schakel van deze verbinding tussen N118 en N18 zijn in het ontwerpend onderzoek drie tracévarianten uitgewerkt.

Tracévariant A

Deze tracévariant maakt gebruik van de bestaande privé-infrastructuur op de site Electrabel aan de zuidzijde van het Kanaal Bocholt – Herentals. Het tracé maakt via de Lichtsstraat de verbinding tussen de Gravenstraat en de N18.

Niettegenstaande er vandaag reeds infrastructuur aanwezig is over de ganse lengte van dit tracé, zijn er toch een aantal aanzienlijke knelpunten:

- het privé-statuuat van de huidige weg én de brug over het kanaal Bocholt – Herentals;
- de beperkte breedte van de brug voor kruisend vrachtverkeer die verder onderzoek naar de mogelijke aanpassing/vervanging van het kunstwerk noodzakelijk maakt;
- de huidige exploitatie van de site die niet te verzoenen is met de doortocht van extern verkeer.

Tracévariant B

Tracévariant 2 situeert zich ook op de site Electrabel aan de zuidzijde van het Kanaal Bocholt – Herentals, maar volgt een traject langsheen de laad- en loskade.

Naast de gelijkaardige knelpunten van variant 1 zijn er voor deze variant nog een aantal bijkomende knelpunten:

- het wegvallen de mogelijkheid van watergebonden bedrijvigheid op de Electrabelsite omdat de laad- en loskade niet meer kan functioneren;
- het bochtige tracé van de weg op de huidige overslagplaats voor steenkool om de voet van de brug over het kanaal Bocholt – Herentals te kunnen bereiken.

Tracévariant C : aanpassing fietspad op de dijk

De derde tracévariant bevindt zich aan de noordzijde van het Kanaal Bocholt – Herentals. Deze variant biedt een aantal voor- en nadelen ten opzichte van de vorige tracévarianten. Volgende voordelen kunnen naar voor worden geschoven:

- De bestaande privé-brug over het kanaal maakt geen deel uit van het tracé.
- Het traject kent een vlot en logisch verloop.
- Er is geen interferentie met de exploitatie van de Electrabelsite.
- De bestaande laad- en loskade aan de zuidzijde van het kanaal kan blijven functioneren.

Indicatieve brutoraming realisatie verbinding tussen N118 en N18 te Donk - Goormansdijk - variant ten noorden van kanaal Bocholt - Herentals / tracé C

A. Werken	omvang		kosten per		opmerkingen	totaal in mln euro min
			eenheid in mln euro	totaal in mln euro max		
heraanleg knooppunt Kastelsedijk - Gravenstraat	1	0,5 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,500 €	0,500 €	huidige hoofdrichting Boeretangsedreef - Kastelsedijk wordt gewijzigd in Gravenstraat - Kastelsedijk	0,500 €
nieuw gelijkgronds knooppunt Gravenstraat - Boeretang	1	0,75 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,750 €	0,750 €	incl. heraanleg toerit bestaande brug over kanaal Bocholt - Herentals	0,750 €
aanleg nieuw tracé tussen Gravenstraat en Goormansdijk	ca 1,9 km	2 mln euro per km	2,000 €	3,800 €	2 rijstroken excl. kosten landschappelijke - ecologische inpassing en compenserende maatregelen	3,800 €
heraanleg bestaand tracé Goormansdijk	ca 0,35 km	1,1 mln euro per km	1,100 €	0,385 €		0,385 €
heraanleg knooppunt Goormansdijk	1	0,5 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,500 €	0,500 €		0,500 €
heraanleg knooppunt Goormansdijk - N118	1	0,75 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,750 €	0,750 €		0,750 €
subtotaal A				6,685 €		6,685 €
B. Verwerving gronden						
grondverwerving nieuw tracé in groengebied (ha) bij 50 m breedte: ca 1900m x 50m = 9,5 ha	ca 9,5 ha	0,011 mln euro per ha	0,011 €	0,105 €	variant bij 30 m breedte: ca 1900m x 30m = 5,7 ha	0,063 €
grondverwerving nieuw tracé in zone voor bedrijven (ha) bij 30 m breedte: 200m x 30m = 0,6 ha	ca 0,6 ha	0,15 mln euro per ha	0,150 €	0,090 €	variant: bij 15 m breedte: ca 200m x 15m = 0,3 ha	0,045 €
grondverwerving in groengebied (ha) tbv gelijkgrondse knooppunten	1	0,1 ha/stuk à 0,011 mln euro per ha	0,001 €	0,001 €		0,001 €
subtotaal B				0,196 €		0,109 €
Totaal A + B				6,88 €		6,79 €

Daartegenover staan volgende nadelen:

- Indien het tracé van de weg ter hoogte van de kanaaldijk wordt voorzien, is verder onderzoek naar de draagkracht van de dijken noodzakelijk. Mogelijk zijn infrastructurele maatregelen noodzakelijk om de weg voor zwaar vrachtverkeer op deze plaats te kunnen voorzien.
- De vooropgestelde verkeersweg dient rekening te houden met de huidige fietsinfrastructuur. Een voor de fietser aantrekkelijk alternatief zou kunnen bestaan uit een route langsheen de naastliggende waterplas. In dat geval dient bijzondere aandacht te worden besteed aan de bijkomende fietsoversteken.

Indicatieve brutoramming realisatie verbinding tussen N118 en N18 te Donk - Goormansdijk - variant ten zuiden van kanaal Bocholt - Herentals / tracé A en B

A. Werken	omvang		kosten per		opmerkingen	totaal in mln euro min
			eenheid in mln euro	totaal in mln euro max		
heraanleg knooppunt Kastelsedijk - Gravenstraat	1	0,5 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,500 €	0,500 €	huidige hoofdrichting Boeretangsdreef - Kastelsedijk wordt gewijzigd in Gravenstraat - Kastelsedijk	0,500 €
nieuwe brug over kanaal Bocholt - Herentals	1	3 mln euro	3,000 €	3,000 €	incl. afbraak bestaande brug	3,000 €
nieuw gelijkgronds knooppunt Gravenstraat - Boeretang	1	0,75 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,750 €	0,750 €	incl. heraanleg toerit bestaande brug over kanaal Bocholt - Herentals	0,750 €
heraanleg bestaand tracé Lichtstraat	ca 1,47 km	1,5 mln euro per km	1,500 €	2,205 €		2,205 €
heraanleg knooppunt Lichtstraat - N118	1	0,75 mln euro per gelijkgronds knooppunt	0,750 €	0,750 €		0,750 €
subtotaal A				7,205 €		7,205 €
B. Verwerving gronden						
grondverwerving nieuw tracé in zone voor bedrijven (ha) bij 30 m breedte: 1470m x 30m = 4,4 ha	4,4	0,15 mln euro per ha	0,150 €	0,660 €	variant: bij 15 m breedte: 1470m x 15m = 2,2 ha	0,330 €
verwerving bestaande weg en brug over kanaal Bocholt - Herentals	afhankelijk van onderhandeling: bestaande infrastructuur wordt geoptimaliseerd					
grondverwerving in zone voor bedrijven (ha) tbv gelijkgrondse knooppunten	1	0,1 ha/stuk à 0,03 mln euro per ha	0,022 €	0,022 €		0,022 €
subtotaal B				0,682 €		0,352 €
Totaal A + B				7,89 €		7,56 €

8.2 / RUIMTELIJKE EVALUATIE TRACÉVARIANTEN VERBINDING N18 EN N118 DONK

Op basis van eenzelfde methodologie van ruimtelijke evaluatie tracévarianten van de omleidingsweg in Geel (zie punt 6.3) worden hier de tracévarianten voor de doortrekking van de verbinding N18 en N118 geëvalueerd.

De zuidelijke varianten hebben een gelijkaardige lengte (ongeveer 1.5 km), de variant op de noordelijke dijken naast het kanaal is ongeveer 600 tot 700 meter langer. Deze laatste doorsnijdt biologisch waardevol (175 m) en zeer waardevol gebied (77 m) en raakt bovendien aan een biologisch zeer waardevol gebied van 928 meter. Ondanks de aanwezigheid van de Kleine Nete bevinden de drie tracévarianten zich niet in ROG- of NOG-gebieden². De noordelijke variant doorsnijdt wel de Kleine Nete in het oostelijk deel van de weg.

De tracévarianten 1 en 3 doorsnijden of bakenen de grenzen van drie relictzones af:

- ten westen: ontginningsblok Kievitheide, Hooibeekheide en Stoktseheide;
- ten noorden: zandwinningsgebied Mirmar – De Maat en akkergebied Stokt, Achterbos en Sluis
- ten noordoosten: vallei van de Zwarte, Witte en Desselse Nete

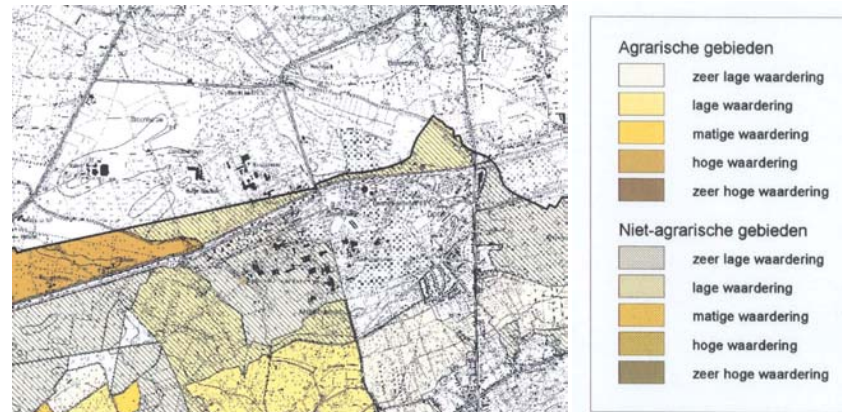
(In onderstaande tabel wordt weergegeven hoeveel meters de weg door de relictzone loopt.)

In de omgeving van de zoekzones van deze tracévarianten situeert zich geen waardevol landbouwgebied. Enkel het tracé C is gelegen in een zone die als laag gewaardeerd landbouwgebied wordt aangeduid.

² ROG: Recent Overstroomde Gebieden
NOG: Natuurlijke Overstroomde Gebieden

criterium	tracé A	tracé B	tracé C
omschrijving	op 100 à 150 m ten zuiden van het kanaal	op de zuidelijke dijken naast het kanaal	op de noordelijke dijken naast het kanaal
lengte van het tracé	1487m	1594 m	2187 m
aantal onteigeningen	/	/	/
doorsnijding van biologisch waardevol gebied (uitgedrukt in m)			
biologisch waardevol	/	/	doorsnijding 175 m rakend aan 180 m biologisch waardevol gebied
biologisch zeer waardevol	/	/	doorsnijding 77m rakend aan 928 m biologisch zeer waardevol gebied
doorsnijding overstromingsgebied (uitgedrukt in m)	/	/	/
aantal kruisingen met bestaande wegen	4	3	5
kruising van waterwegen en valleien	/	/	Kleine Nete (categorie 2)
doorsnijding van beschermde landschappen, stads- en dorpsgezichten	/	/	/
landschapsatlas: ankerplaatsen, puntrelicten, lijnrelicten en relictzone	doorsnijding relictzone: 140m in 'Zandwinningsgebied Mirmar - De Maat en akkergebied Stokt, Achterbos en Sluis'	/	doorsnijding lijnrelict: Witte Nete
	rakend voor 710m aan relictzone 'Zandwinningsgebied Mirmar - De Maat en akkergebied Stokt, Achterbos en Sluis'	/	doorsnijding relictzone:250m in 'Ontginningsblok Kievitheide, Hooibeekheide en Stoktseheide'
	/	/	doorsnijding relictzone: 200m in 'Vallei van de Zwart, Witte en Desselse Nete'
	/	/	rakend voor 880m aan relictzone 'Zandwinningsgebied Mirmar - De Maat en akkergebied Stokt, Achterbos en Sluis'
	/	/	rakend voor 369m aan relictzone 'Vallei van de Zwart, Witte en Desselse Nete'

criterium	tracé A	tracé B	tracé C
omschrijving	op 100 à 150 m ten zuiden van het kanaal	op de zuidelijke dijken naast het kanaal	op de noordelijke dijken naast het kanaal
landbouwwaardering (doorsnijding tracé door landbouwgebied van volgende klassen uitgedrukt in m)			
in agrarisch gebruik			
zeer lage waardering	/	/	/
lage waardering	/	/	/
matige waardering	/	/	/
hoge waardering	/	/	/
zeer hoge waardering	/	/	/
niet in agrarisch gebruik			
zeer lage waardering	/	/	/
lage waardering	/	/	1420m doorsnijding
matige waardering	/	/	/
hoge waardering	/	/	/
zeer hoge waardering	/	/	/
bijkomende nadelen die verbonden zijn met tracévariant	aanpassing van de te smalle brug over het Kanaal Bochoft-Herentals		verstevigingswerken van de dijken
	wegvallen van de kadefaciliteiten wat watergebonden bedrijvigheid niet meer mogelijk maakt		



Landbouwwaarderingkaart (Bron: Aminoal – afdeling land)

9 / DRAAIBOEK: HET ACTIEPLAN – KRITISCH PAD VAN ACTIES

Het aantal maatregelen dat in deze mobiliteitsstudie wordt voorgesteld is behoorlijk omvangrijk. De uitvoering ervan is niet willekeurig. Sommige maatregelen dienen als stappen na elkaar genomen te worden omdat ze aan elkaar zijn gekoppeld, terwijl andere maatregelen parallel kunnen worden gepland en uitgevoerd omdat ze relatief weinig invloed hebben op elkaar. Daarnaast spelen budgettaire overwegingen en aspecten van voorbereiding, planning, vergunning en verwerving/onteigening een belangrijke rol bij de fasering.

De maatregelen/acties zijn voorstellen die kunnen worden gebruikt, maar verder bestuurlijk nog moeten worden ingevuld. In het kader van deze studieopdracht is een dergelijke beleidsmatige invulling uiteraard niet haalbaar.

Het draaiboek wordt uitgewerkt aan de hand van:

- het actieplan waarin een samenhangend pakket van maatregelen wordt voorgesteld met indicatie van timing, initiatiefnemer en partners;
- het kritisch pad van acties waarin wordt ingegaan op de opeenvolging van de verschillende te ondernemen acties. Het kritisch pad wordt bijkomend gevisualiseerd in een schematisch weergegeven projectverloop.

9.1 / HET ACTIEPLAN

In het actieplan worden de verschillende te ondernemen maatregelen voorgesteld. Hierbij wordt een inhoudelijk onderscheid gemaakt tussen:

- procedurele aspecten;
- ruimtelijke strategische projecten met betrekking tot bedrijvigheid;
- ruimtelijke strategische projecten met betrekking tot wonen;
- verkeerskundige strategische projecten ten behoeve van gemotoriseerd verkeer per deelgebied;
- verkeerskundige strategische projecten ten behoeve van openbaar vervoer en fietsontsluiting.

Bij de procedurele aspecten worden de ruimtelijke beleidsdocumenten, uitvoeringsdocumenten, beleidsvisies en verkeers- en vervoerplannen behandeld.

De ruimtelijke strategische projecten met betrekking tot bedrijvigheid behandelen de geplande en goedgekeurde ontwikkelingen, de plannen in behandeling in het kader van de RUP's afbakening kleinstedelijke gebieden Geel en Mol en de plannen in ontwikkeling.

De ruimtelijke strategische projecten met betrekking tot wonen omvatten de maatregelen die noodzakelijk zijn om de verkeersleefbaarheid

van de betrokken centra te optimaliseren.

De verkeerskundige strategische projecten ten behoeve van gemotoriseerd verkeer per deelgebied omvatten de noodzakelijke maatregelen voor het projectgebied naar aanleiding van de realisatie van de Kempische noord-zuid, de realisatie van de nieuwe verbinding tussen N118 en R14 en de realisatie van de nieuwe verbinding N118 – N18 Donk/Goormansdijk.

In functie van de multimodale aanpak zijn ten slotte de verkeerskundige strategische projecten ten behoeve van openbaar vervoer en fietsverkeer opgenomen in het actieplan.

In het actieplan wordt een indicatie van de timing weergegeven. Voor de korte termijn (KT) wordt een uitvoeringsperiode van 0 tot 5 jaar vooropgesteld, voor de middellange termijn (MLT) 5 tot 10 jaar en voor de lange termijn (LT) + 10 jaar. Bijkomend worden de initiatiefnemers en de partners voor de verschillende deelopdrachten vermeld.

PROCEDURELE ASPECTEN

RUIMTELIJKE BELEIDSDOCUMENTEN, UITVOERINGSDOCUMENTEN EN BELEIDSVISIES

1	Opmaak protocol tussen gemeenten Geel, Mol, Dessel, Retie, provincie Antwerpen en Vlaams Gewest	Omvat akkoord van de betrokken gemeenten, de provincie Antwerpen en het Vlaams Gewest m.b.t. de vooropgestelde visie over de rol van de N118 in de ontsluiting van het projectgebied. Specificieert de bereidheid in het engagement m.b.t. de gefaseerde uitvoering van het actieplan. Continuering ondersteunende rol IOK bij voorbereiding/realisatie acties mobiliteitsstudie.	KT	provincie Antwerpen, IOK	gemeenten Geel, Mol, Dessel, Retie, Vlaams Gewest
2	Ruimtelijke structuurplan provincie Antwerpen (RSPA)	Bijsturing categorisering N18 - N118 bij in herzieningstelling RSPA op basis van nieuwe inzichten mobiliteitsstudie N118	KT/MLT	DROM	MOW, RWO, LNE, gemeenten
3	Ruimtelijke uitvoeringsplannen afbakening kleinstedelijke gebieden Geel en Mol	Terugkoppeling, mogelijke bijstellingen van in opmaak zijnde provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen op basis van nieuwe inzichten mobiliteitsstudie N118	KT	DROM	MOW, RWO, LNE, gemeenten Geel en Mol
4	Milieu Effecten Rapport / ontheffingsdossier	MERstudie of ontheffingsdossier i.f.v. de nieuwe verbinding N118 - N18 te Donk - Goormansdijk op basis van advies cel MER	KT	DROM of gemeenten Mol en Dessel	LNE cel Mer, RWO
5	Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos regio Neteland	Formulering randvoorwaarden voor vooropgestelde acties mobiliteitsstudie N118 m.b.t. inpassing in ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos	KT	DROM	LNE, MOW, RWO, gemeenten
6	Streekontwikkelingsvisie 'Campinaproject' IOK	Actualisatie streekontwikkelingsvisie op basis van nieuwe inzichten mobiliteitsstudie N118.	KT/MLT	IOK	gemeenten Geel, Mol en Dessel, provincie Antwerpen, Vlaams Gewest

VERKEERS- EN VERVOERPLANNEN

7	Gemeentelijke mobiliteitsplannen	Actualisatie - bijsturing gemeentelijke mobiliteitsplannen op basis van nieuwe inzichten mobiliteitsstudie	KT	gemeenten	MOW, DROM, RWO, De Lijn
8	Verkeers- en vervoerplan Boven Netegebied	Implementatie nieuwe inzichten mobiliteitsstudie bij afwerking studie	KT	MOW	DROM, RWO, De Lijn, gemeenten Westerlo, Kasterlee, Geel, Mol, Dessel en Retie
9	Streefbeeldstudie N19-R14-N71	Implementatie nieuwe inzichten mobiliteitsstudie bij afwerking studie. Uit de doorrekeningen met het multimodaal verkeersmodel Antwerpen blijkt dat het positieve effect van de verwijzing van verkeer naar de N71-R14-N19 ook belangrijke gevolgen heeft op de locatie en het uitrustingsniveau van de knooppunten van deze wegen. Naast de regionale verbindingsfunctie blijkt voor de primaire wegen een belangrijke rol te zijn weggelegd voor de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol.	KT	MOW	provincie Antwerpen (DROM) en Limburg, betrokken gemeenten, RWO, De Lijn

RUIMTELIJKE STRATEGISCHE PROJECTEN MBT BEDRIJVIGHEID

GOEDGEKEURDE GEPLANDE ONTWIKKELINGEN

10	Invulling onbenutte bedrijfspercelen	Dessel - Stenehei, Dessel Goormansdijk, Retie - De Bempdekens	KT/MLT	IOK, gemeenten Retie en Dessel	bedrijven, particulieren
11	Renovatie industriegebied Mol - Donk	Ontwikkeling en mogelijke uitbreiding bedrijventerrein site Verlipark Sanering en herontwikkeling vervuilde Balmattsite	KT/MLT	SOV/OVAM - gemeente Mol	bedrijven en particulieren
12	Uitbreiding Stenehei - Dessel fase 1	Ontwikkeling gemengd regionaal bedrijventerrein conform PRUP	KT	IOK	gemeente Dessel, RWO
13	Uitbreiding bedrijventerrein Bempdekens - Retie	Ontwikkeling lokaal bedrijventerrein conform GRS gekoppeld aan doortrekking ringweg bij voorkeur door MOW (zie projecten nr 27)	KT/MLT	gemeente Retie, IOK - MOW	RWO
14	Incubatorgebouw - Mol	Ten behoeve van kennisbedrijven in de sector van de milieutechnologie op domein van VITO onder impuls van de provincie Antwerpen	KT	DLOG	RWO, gemeente Mol

PLANNEN IN BEHANDELING IN HET KADER VAN RUP'S AFBAKENING KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN GEEL EN MOL (NOG NIET GOEDGEKEURD)

15	PRUP Kievermont Geel i.f.v. revitalisering voormalig militair domein - lokale bedrijvigheid - stedelijke voorzieningen - stadsmagazijn - open ruimte en jeugdrecreatieve voorzieningen - dag- en verblijfsrecreatie	Ontwikkeling conform voorwaarden afbakening kleinstedelijk gebied Geel Ontwikkeling kan niet plaatsvinden vooraleer een aangepaste verknoping van de N118 te Geel en Retie is gerealiseerd. Deze infrastructurele maatregelen kaderen in de nieuwe rol van de N118 als secundaire weg type II.	KT/MLT	DROM	gemeente Geel, RWO, MOW
16	Opmaak PRUP nieuwe verbinding N118 - R14	Vooronderzoek is gebeurd in Inrichtingsstudie door IOK van gemeente Geel. Zie realisatie nieuwe verbinding tussen N118 - R14 (project nr 30).	KT/MLT	MOW, DROM	gemeente Geel, RWO, LNE
17	PRUP uitbreiding Stenehei - Dessel fase 2 - regionale bedrijvigheid	Ontwikkeling conform voorwaarden afbakening kleinstedelijk gebied Mol. Ontwikkeling kan niet plaatsvinden vooraleer een aangepaste verknoping van de N118 te Geel en Retie en de nieuwe verbinding tussen de N18 en N118 te Donk - Goormansdijk is gerealiseerd. Deze infrastructurele maatregelen kaderen in de nieuwe rol van de N118 als secundaire weg type II.	KT/MLT	DROM	gemeenten Mol - Dessel, RWO, MOW
18	PRUP woon-werkpark - Geel - woonfunctie - hoogwaardige bedrijvigheid - kantoren en kantoorachtigen (kantorenpark binnengebied Larumseweg - bereikbaarheidsas en zone voor spin-offbedrijven ten zuiden van KHK) - gemengd terrein - productiegericht (productiegebonden bedrijvenzone tussen Poel en Antwerpseweg)	Ontwikkeling conform voorwaarden afbakening kleinstedelijk gebied Geel Omwille van de sterk verkeersgenererende functie (+ 1679 tot 1912 auto's in avondspits) zal zich een ruime verdubbeling van de huidige intensiteiten op de ring tijdens het avondspitsuur voordoen indien de actuele modal split behouden blijft, ¹ Aanpassing van de knooppunten R14 i.f.v. capaciteitsverruiming is noodzakelijk. Ontwikkeling kan niet plaatsvinden vooraleer de vooropgestelde infrastructurele maatregelen, m.n. de aanpassing van de knooppunten R14, zijn doorgevoerd.	KT/MLT	DROM	gemeente Geel, RWO, MOW

nr	project	aanbeveling mobiliteitsstudie	timing	initiatief	partners
----	---------	-------------------------------	--------	------------	----------

PLANNEN IN ONTWIKKELING

19	Uitbreiding regionale bedrijven Goormansdijk - Dessel verder onderzoek i.f.v. suggestie gemeente Dessel in GRS aan hogere overheid: uitbreiding om herlokalisatie bestaande bedrijven te voorkomen	Voor bijkomende ontwikkelingen moeten de mobiliteitseffecten in de geëigende planningsinstrumenten worden meegenomen	MLT/LT	gemeente Dessel	RWO, MOW, provincie
20	Eventueel andere bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen in het projectgebied met mobiliteitseffecten op de N18 - N118	Voor bijkomende ontwikkelingen moeten de mobiliteitseffecten in de geëigende planningsinstrumenten worden meegenomen			

RUIMTELIJKE STRATEGISCHE PROJECTEN MBT WONEN

21	Verkeersleefbaar centrum hoofddorp Retie	Bijgestuurde ontsluitingsstructuur: - doortrekking en heraanleg ringweg met bijzondere aandacht voor oversteekbaarheid - herinrichting knooppunten ringweg met wijziging huidige voorangsregeling - heraanleg huidige doortocht centrumgebied Retie, omvorming tot zone 30 - tonnagebeperking centrumgebied en N18 richting Dessel	KT/MLT	MOW, gemeente Retie	DLOG, RWO, De Lijn
22	Verkeersleefbare centra hoofddorp Dessel, kleinstedelijk gebied Mol en deekernen	Bijgestuurde ontsluitingsstructuur: - aanleg verbinding N18 - N118 tussen Mol Donk - Goormansdijk - tonnagebeperking N18 Mol - Dessel - Retie - tonnagebeperkingen voorkomen sluiproutes doorheen deekernen Witgoor, Sluis, Ginderbuiten, Achterbos, Millegem, Ezaart - circulatiemaatregelen en invoering zone 30 in centrumgebied Mol ifv ontlasting centrumgebied om verdere ontwikkeling leefbaar stedelijk gebied te bewerkstelligen - heraanleg huidige doortochten en invoering zone 30 in centrumgebieden Witgoor, Sluis, Ginderbuiten, Achterbos, Millegem, Ezaart	MLT/LT	MOW, gemeenten Mol en Dessel	DLOG, RWO, De Lijn
23	Verkeersleefbaar centrum kleinstedelijk gebied Geel	Bijgestuurde ontsluitingsstructuur: - aanleg verbinding N118 - R14 - tonnagebeperkingen voorkomen sluiproutes doorheen centrumgebied Geel, St. Dimpna, Kievermont en Katersberg - circulatiemaatregelen met knip doorgaande verkeersstromen en invoering zone 30 in centrumgebied Geel i.f.v.ontlasting centrumgebied om verdere ontwikkeling leefbaar stedelijk gebied te bewerkstelligen - aanpassing van de knooppunten R14 i.f.v. capaciteitsverruiming (toename verkeer R14 omwille van verwijzing doorgaand verkeer centrumgebied naar ringweg)	MLT/LT	MOW, gemeente Geel	RWO, De Lijn

nr	project	aanbeveling mobiliteitsstudie	timing	initiatief	partners
24	Verkeersleefbare centra Ten Aard en Kasterlee	Bijgestuurde ontsluitingsstructuur na de aanleg van de kempische noord-zuid: - tonnagebeperking huidig tracé N19 Kasterlee - Geel - heraanleg huidige doortocht centrumgebied Kasterlee en Ten Aard	KT/MLT	MOW, gemeenten Geel en Kasterlee	RWO, De Lijn

VERKEERSKUNDIGE STRATEGISCHE PROJECTEN T.B.V. GEMOTORISEERD VERKEER PER DEELGEBIED

REALISATIE KEMPISCHE NOORD-ZUID

25	Uitvoeringsontwerp (D&B) nieuwe weginfrastructuur	- Afstemming inrichting knooppunt R14 - nieuw tracé N19 op aansluiting nieuwe verbinding N118 - R14 ²	KT/MLT	MOW	gemeente Geel, RWO
26	Herinrichting huidig tracé N19	- Bepalen van nieuwe categorie: lokale weg type II - Inrichting knooppunt huidig tracé N19 - nieuw tracé N118 - R14 ² - Invoering tonnagebeperking over het ganse tracé en zone 30 in de centrumgebieden Kasterlee en Ten Aard - er dient rekening gehouden te worden met de gevaarlijke transporten die ook na de aanleg van de Kempische noord-zuid het huidige tracé van de N19 zullen volgen	KT/MLT	gemeenten Geel en Kasterlee	MOW, RWO, De Lijn

DOORTREKKING EN HERINRICHTING RING RETIE GEKOPPELD AAN HERINRICHTING CENTRUMGEBIED

27	Uitvoeringsontwerp doortrekking en herinrichting Veldenstraat cf. secundaire weg type II	- Nieuw tracé en knooppunt met N118 op basis van tracé BPA Bempdekens - Wegaanpassingen huidige tracé Veldenstraat ivf nieuwe categorie (secundaire weg type II) - Verwerving gronden op nieuw tracé - Akoestisch onderzoek en studie landschappelijk inpassing nieuwe weginfrastructuur ³ - Na realisatie doortrekking Veldenstraat kan het bedrijventerrein De Bempdekens worden uitgebreid (zie project nr 13)	KT/MLT	MOW	gemeente Retie, DROM, RWO, De Lijn
28	Uitvoeringsontwerp herinrichting ringweg (Pijlstraat - St. Paulusstraat - Nieuwstraat)	- I.f.v. bijgestuurde categorisering (van lokale weg naar secundaire II) ² - Akoestisch onderzoek ³ en verder onderzoek naar optimalisatie oversteekbaarheid - Inpassing/bijsturing knooppuntontwerpen TV3V in functie van totaalbeeld herinrichting ringweg tot secundaire weg type II - Aanpassing inrichting en voorrangsregeling overige knooppunten ringweg	KT/MLT	MOW	gemeente Retie, DROM, RWO, De Lijn
29	Uitvoeringsontwerp herinrichting huidige doortocht N18 en N118 in centrumgebied Retie	- Herinrichting tot kwalitatief verkeersveilig verblijfsgebied met aangepast materiaalgebruik, verlichting en groenstructuur - Invoering tonnagebeperking over het ganse tracé en zone 30 in het centrumgebied	KT/MLT	DLOG - Retie	DROM, RWO, De Lijn

nr	project	aanbeveling mobiliteitsstudie	timing	initiatief	partners
----	---------	-------------------------------	--------	------------	----------

REALISATIE NIEUWE VERBINDING TUSSEN N118 EN R14

30	Opmaak PRUP nieuwe verbinding N118 - R14	<ul style="list-style-type: none"> - Keuze voor noordelijke verbinding⁴ - Tracé i.f.v. vooropgestelde wegcategorysering secundaire II (70 km/uur)² - Bijzondere aandacht voor stedenbouwkundige visie mbt invulling bebouwbare percelen, mogelijke herlokalisatie groenzone (infiltratiebekken) en inpassing Zeggeloop voor heraanleg R14 tussen N19 en nieuw tracé N19 	KT/MLT	MOW, DROM	gemeente Geel, RWO, LNE
31	Opmaak uitvoeringsontwerp heraanleg R14 tussen huidige N19 en nieuw tracé N19	<ul style="list-style-type: none"> - I.f.v. bijgestuurde categorisering (van primaire II naar secundaire II)² - Afstemming op nieuw knooppunt R14 - Vlotte verbinding met nieuw tracé N118 - N19 - Gelijkgronds knooppunt N19 - Verwerving woningen en gronden op nieuw tracé - Akoestisch onderzoek en studie landschappelijk inpassing nieuwe weginfrastructuur³ met aandacht voor toekomstige invulling bebouwbare percelen, mogelijke herlocatie infiltratiebekken en natuurtechnische maatregelen t h v Zeggeloop 	KT/MLT	MOW	gemeente Geel, DROM, RWO, LNE, De Lijn
32	Opmaak uitvoeringsontwerp nieuwe verbinding N118 - N19	<ul style="list-style-type: none"> - I.f.v. vooropgestelde categorisering secundaire weg type II² - Verwerving gronden en woningen op nieuw tracé - Akoestisch onderzoek en studie landschappelijk inpassing nieuwe weginfrastructuur³ 	KT/MLT	MOW	gemeente Geel, DROM, RWO, LNE, De Lijn
33	Begeleidende maatregelen m.b.t. geleiding (vracht)verkeer	<ul style="list-style-type: none"> - Tonnagebepalingen voorkomen sluiproutes doorheen centrumgebied Geel, St. Dimpna, Kievermont en Katersberg - Circulatiemaatregelen met knip doorgaande verkeersstromen en invoering zone 30 in centrumgebied Geel i.f.v. ontlasting centrumgebied om verdere ontwikkeling leefbaar stedelijk gebied te bewerkstelligen - Aanpassing van de knooppunten R14 i.f.v. capaciteitsverruiming (toename verkeer R14 omwille van verwijzing doorgaand verkeer centrumgebied naar ringweg) 	MLT/LT	MOW, gemeente Geel	gemeente Geel, DROM, RWO, De Lijn

REALISATIE NIEUWE VERBINDING N118 - N18 DONK/GOORMANSDIJK

34	Tracékeuze nieuwe verbinding N118 - N18 Donk - Goormansdijk d.m.v. MER studie/ontheffingsdossier	<ul style="list-style-type: none"> - In functie van afweging van de vooropgestelde tracévarianten² - Overeenkomstig het besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage dient een MER of ontheffingsdossier te worden opgesteld indien een verharde weg met een ononderbroken lengte van 1km of meer in een bijzonder beschermd gebied zijn gelegen. De noordelijke tracé's zijn gelegen in groengebied (bestemd voor het behoud, de bescherming en het herstel van het natuurlijk milieu). Het is wenselijk dat haalbaarheid en kostprijs van de verschillende mee wordt opgenomen in de afweging. 	KT/MLT	DROM, gemeenten Mol en Dessel	LNE Cel MER, RWO, MOW, De Lijn
----	--	--	--------	-------------------------------	--------------------------------

nr	project	aanbeveling mobiliteitsstudie	timing	initiatief	partners
35	Opmaak RUP en uitvoeringsontwerp nieuw tracé N118 - N18 Donk - Goormansdijk	- Nieuw tracé op basis van MER studie/ontheffingsdossier - Verwerving gronden op nieuw tracé - Akoestisch onderzoek en studie landschappelijk inpassing nieuwe weginfrastructuur ³	MLT	gemeenten Mol en Dessel	DROM, RWO, MOW
36	Uitvoeringsontwerp herinrichting kruispunt Kastelsedijk - Gravenstraat	- Herinrichting knooppunt waarbij huidige hoofdrichting Boeretangsedreef - Kastelsedijk wordt gewijzigd in Gravenstraat - Kastelsedijk	MLT	gemeente Dessel	MOW, DROM, De Lijn
37	Begeleidende maatregelen m.b.t. geleiding (vracht)verkeer	- Invoering tonnagebeperking N18 Mol - Dessel - Retie - Tonnagebeperkingen ter voorkoming sluiproutes doorheen de kern Witgoor, Sluis, Ginderbuiten, Achterbos, Millegem, Ezaart - Circulatiemaatregelen en invoering zone 30 in centrumgebied Mol ifv ontlasting centrumgebied om verdere ontwikkeling leefbaar stedelijk gebied te bewerkstelligen - Heraanleg huidige doortochten en invoering zone 30 in centrumgebieden Witgoor, Sluis, Ginderbuiten, Achterbos, Millegem, Ezaart	MLT/LT	gemeenten Mol en Dessel	MOW, DROM, De Lijn

VERKEERSKUNDIGE STRATEGISCHE PROJECTEN TBV OPENBAAR VERVOER EN FIETSONTSLUITING

OPENBAAR VERVOER

38	Opwaardering openbaarvervoeraanbod	Onderzoek (in het kader van netmanagement) naar uitbouw ontsluitende/verbindende openbaarvervoerdienst tussen Dessel en Geel en mogelijk Retie - Dessel - Geel: via N118 kan een belangrijke tijdswinst worden gerealiseerd.	KT/MLT	De Lijn	betrokken gemeenten, DROM, MOW
		Onderzoek (in kader van bedrijfsvervoerplan cf. Geel - Westerlo) naar inpassing bijkomende lijndiensten voor openbaarvervoerontsluiting bedrijventerreinen	KT/MLT	De Lijn	betrokken gemeenten, DROM, MOW
		Onderzoek naar vaste verkeersstromen in de belbusgebieden die door vaste lijnvoeringen zouden kunnen worden vervangen	KT/MLT	De Lijn	betrokken gemeenten, DROM, MOW

FIETSVRACHT

39	Opwaardering fietsinfrastructuur	Bewaking huidige kwaliteiten en verdere uitbouw N118 als bovenlokale fietsroute en onderdeel van recreatief fietsroutenetwerk	KT/MLT	MOW, gemeenten	
		Inpassing aansluitingen bijkomende functionele fietsverbinding langsheen kanaal Bocholt - Herentals	KT/MLT	dienst der scheepvaart MOW	DROM, gemeenten
		Inpassing fietsverbinding op vroegere spoorwegbedding tussen voormalig militair domein Kievermont en Geel Centrum	KT/MLT	gemeente Geel	DROM, MOW
		Bijzondere aandacht voor oversteekvoorzieningen dwarsend fietsverkeer langsheen N118, t.h.v. de herinrichting van de ringweg Retie en de nieuw aan te leggen tracés	KT/LT	MOW, DROM, gemeenten	

¹ zie onderzoek mobiliteitseffecten ruimtelijke ontwikkelingen woonwerkpark Geel

² zie aanbevelingen ontwerp onderzoek

³ - akoestisch onderzoek wordt aanbevolen ten aanzien van bestaande woningen die op minder dan 100 m van het nieuwe tracé zijn gelegen

- geluidswerende infrastructuur wordt, indien noodzakelijk, voorzien bij de realisatie van het nieuwe tracé

- studie landschappelijke inpassing nieuwe weginfrastructuur heeft tot doel omkaderende maatregelen te definiëren om het verlies aan ecologische en landschappelijke kwaliteit die bij de realisatie van het nieuwe tracé te compenseren

⁴ zie analyse multimodaal verkeersmodel Antwerpen en analyse herkomst-bestemmingsonderzoek en verslagen stuurgroepoverleg, bilaterale overlegronde en verslag afstemming gemeentelijke

DROM Provincie Antwerpen - Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit

DLOG Provincie Antwerpen - Departement Logistiek

POM Provinciale ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen

MOW Vlaams Gewest - Mobiliteit en Openbare Werken

RWO Vlaams Gewest - Ruimtelijke ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed

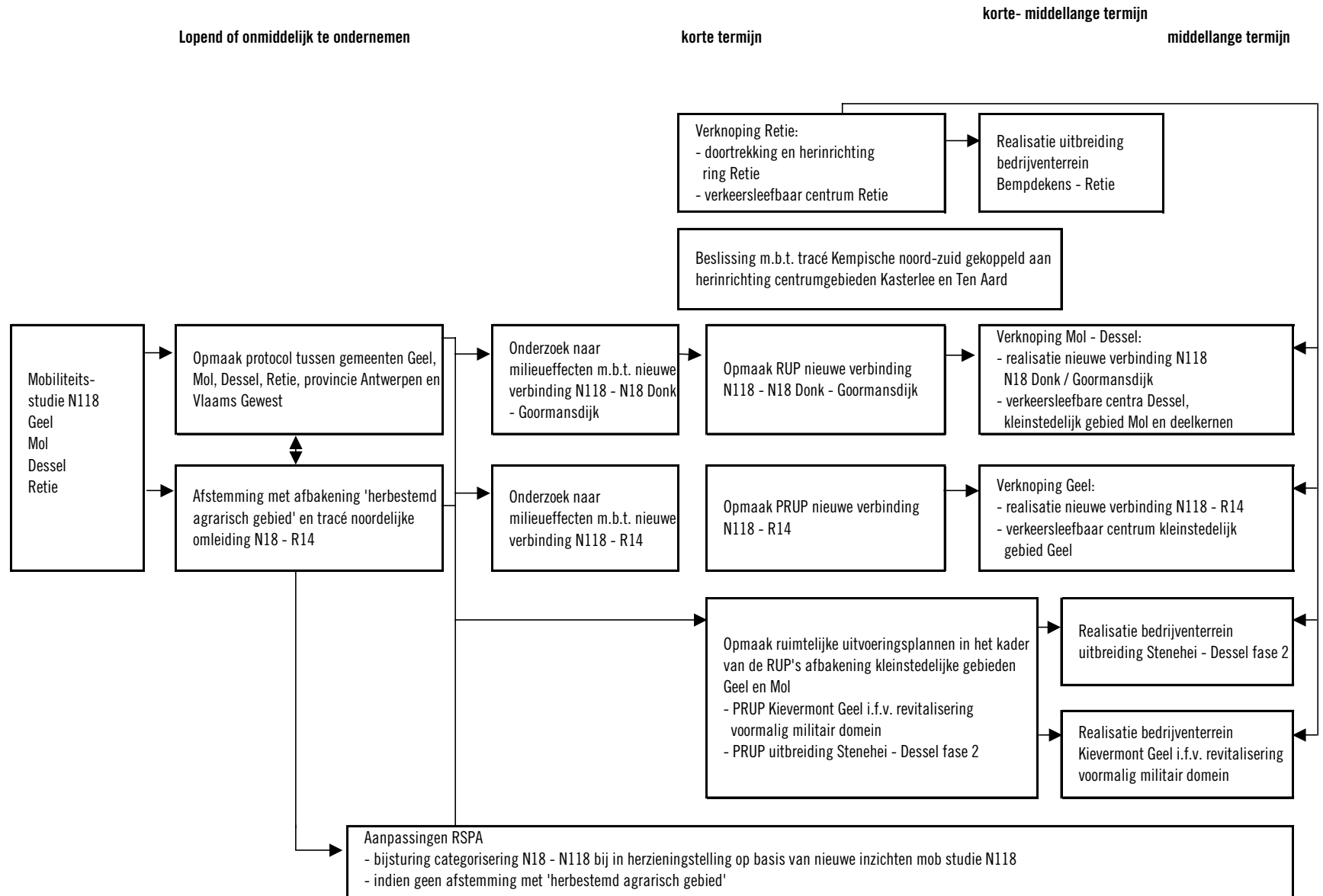
LNE Vlaams Gewest - Leefmilieu, Natuur & Energie

SOV Vlaams Gewest - Site Ontwikkeling Vlaanderen

KT Korte Termijn: 0 - 5 jaar

MLT Middellange Termijn: 5 - 10 jaar

LT Lange Termijn: + 10 jaar



9.2 / HET KRITISCH PAD VAN ACTIES

In het kritisch pad van acties worden de verschillende te ondernemen strategische acties uitgezet in een tijdslijn. Dit gebeurt aan de hand van een schema waarin duidelijk wordt dat sommige acties als stappen na elkaar genomen dienen te worden omdat ze aan elkaar zijn gekoppeld. Andere acties kunnen ondertussen parallel worden uitgevoerd.

De bijbehorende oplijsting van de onmiddellijk te ondernemen of lopende strategische acties en planningsacties, de planningsacties op korte termijn en de strategische acties op korte-middellange termijn na bijsturing van de ruimtelijke beleidsdocumenten en uitvoeringsdocumenten, geeft een inhoudelijke verduidelijking van de schematische voorstelling van het kritisch pad van acties.

9.3 / BELANGRIJKE ONMIDDELIJK TE ONDERNEMEN STRATEGISCHE ACTIES

9.3.1 / OPMAAK PROTOCOL TUSSEN DE GEMEENTEN GEEL, MOL, DESSEL, RETIE, DE PROVINCIE ANTWERPEN EN HET VLAAMS GEWEST

De realisatiewaarde van dit hele pakket van maatregelen die onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden, vergt een engagement van alle bestuursniveaus. Daarom heeft de projectleiding voorgesteld om als eerst onmiddellijk te ondernemen actie een protocol af te sluiten tussen de gemeenten Geel, Mol, Dessel, Retie, de provincie Antwerpen en het Vlaams Gewest. Met dit protocol engageren de partners zich met betrekking tot de gefaseerde uitvoering van het actieplan.

9.3.2 / AFSTEMMING TUSSEN HERBEVESTIGING AGRARISCHE GEBIDEN BINNEN DE RUIMTELIJKE VISIE VOOR LANDBOUW, NATUUR EN BOS VAN HET NETELAND

Door een administratieoverschrijdend projectteam van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap werd een ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos voor de regio Neteland opgemaakt. Gemeenten en provincie konden een advies uitbrengen op het laatste document van de gewenste ruimtelijke structuur van juni 2006.

In het voorstel van juni 2006 worden in de onmiddellijke omgeving van Geel verschillende agrarische gebieden herbevestigd.

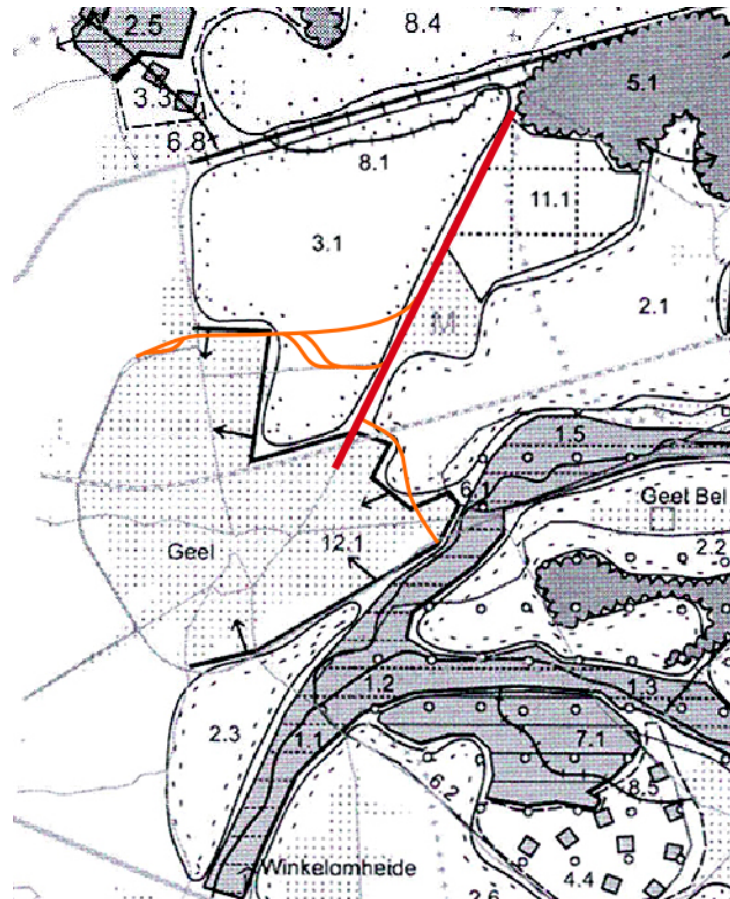
De voorgestelde noordelijke sluiting van de ring loopt door het gebied 3.1 'Landbouw gebied Kasseman' dat in het actieprogramma wordt opgenomen als een te herbevestigen agrarisch gebied (HAG's). Volgens de gewenste ruimtelijk structuur is dit een samenhangend landbouwgebied met grondgebonden landbouw als drager van de open ruimte.

De voorgestelde oostelijke sluiting van de ring loopt door het gebied 2.1. 'Landbouwgebied Kievermont-Stokt' dat in het actieprogramma wordt opgenomen als een te herbevestigen agrarisch gebied (HAG's). Volgens de gewenste ruimtelijk structuur is dit een te vrijwaren gebied voor land- en tuinbouw.

Dit planningsproces zit in een eindfase.

AFSTEMMING TUSSEN RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN AFBAKENING 'HERBESTEMD AGRARISCH GEBIED' EN TRACE NOORDELIJKE OMLEIDING N118 – R14

Fragment uit kaart 5A: Gewenste ruimtelijke structuur deelruimte 'Grote en Molse Nete' ; buitengebied tussen Geel en Mol met aanduidige tracévoorstellen



— schematische voorstelling van huidige tracé-voorstellen doortrekking ring Geel

Gevolgen

Er wordt vanuit gegaan dat de Vlaamse regering een gelijkaardige beslissing zal nemen als bij afbakeningsprocessen van andere buitengebiedregio's. Hierin staat vermeld dat de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, gelast wordt de beslissing via de opgezette overlegstructuren in de buitengebiedregio te communiceren naar de betrokken gemeenten, provincies en belangengroepen van de betrokken regio. Alle leden van de Vlaamse regering worden gelast hun administraties de opdracht te geven de beleidsmatige uitgangspunten zoals bepaald in voornoemde beslissing van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 en omzendbrief RO/2005/1 van 23 december 2005 te laten doorwerken in hun adviserende, goedkeurende of toezichthoudende opdrachten binnen de gebieden waarvoor het gewestplan herbevestigd werd.

De beslissing van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 is verwerkt in de omzendbrief RO/2005/1 en is terug te vinden op website van ruimtelijke ordening in Vlaanderen.

Er is nog geen ervaring met het toepassen van deze omzendbrief. Er wordt vanuit gegaan dat alle betrokken Vlaamse administraties deze omzendbrief zullen toepassen op het ogenblik dat zij advies moeten uitbrengen bij het opmaken van een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor het sluiten van de ring rond Geel.

Enkele fragmenten uit de omzendbrief geven mogelijke gevolgen aan:

“Enkel onder zeer strikte voorwaarden, aangegeven in de omzendbrief, kunnen gewestelijke initiatieven genomen worden voor het omzetten van agrarisch gebied naar andere bestemmingen binnen de beleidsmatig herbevestigde agrarische bestemmingen.

Alle initiatieven dienen getoetst te worden aan de ruimtelijke beleidsdoelstelling voor samenhangende landbouwgebieden en de hoofdfunctie landbouw van de gebieden met agrarische bestemming en de kwantitatieve opties die hiervoor genomen worden. Bij bestemmingswijzigingen dient elders een compensatie te gebeuren indien de afbakening van 750.000 ha agrarisch op Vlaams niveau in het gedrang komt.

Gemeentelijke en provinciale structuurplannen en toekomstige gemeentelijk en provinciale uitvoeringsplannen dienen de herbevestigde agrarische bestemmingen te respecteren. Gemeenten en provincies kunnen op basis van goedgekeurde structuurplannen binnen de (beleidsmatig) herbevestigde agrarische bestemmingen **zeer beperkte planningsinitiatieven** nemen voor zover deze **kaderen in goedgekeurde structuurplannen**.

De beleidsmarge die kan gegeven worden in het geval van reeds goedgekeurde structuurplannen betreft: afbakening van kleinstedelijke gebieden, lijninfrastructuur...

Bij de beoordeling en goedkeuring van gemeentelijke en provinciale structuur- en uitvoeringsplannen zal in het kader van de goede ruimtelijke ordening, voldoende terughoudend beoordeeld worden ten aanzien van elke mogelijke planologische aanpassing van de herbevestigde agrarische bestemmingen. Deze planningsinitiatieven mogen geen betekenisvolle afbreuk doen aan de ruimtelijk functionele samenhang van de agrarische macrostructuur. Deze afweging zal een belangrijk inhoudelijk element zijn bij de beoordeling van deze plannen.”

De gevolgen zijn nog onduidelijk.

10 / BIJLAGEN

- Verslag bilateraal overleg Dessel en Mol Dessel op 27 juni en 9 juli 2007
- Verslag bilateraal overleg Geel op 27 juni 2007
- Verslag bilateraal overleg Retie op 27 juni 2007
- Verslag overleg afstemming gemeentelijke visies mobiliteitsstudie N118 op 5 september 2007

MOBILITEITSSTUDIE VOOR HET STATUUT VAN DE N118 (GEEL – MOL – DESSEL – RETIE) VOOR DE OMGEVING EN DE ONTSLUITING VAN DE KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN GEEL EN MOL

PROVINCIE ANTWERPEN - DEPARTEMENT RUIMTELIJKE ORDENING EN MOBILITEIT

VERSLAG BILATERAAL OVERLEG DESSEL EN MOL - DESSEL

27 juni 2007 en 9 juli 2007

AANWEZIGHEIDSLIJST

zie tabel achteraan

AGENDA

- 1 Toelichting en bespreking rol N118 met betrekking tot de ontsluiting van Mol en Dessel
- 2 Vervolgafspraken

1 / TOELICHTING EN BESPREKING ROL N118 MET BETREKKING TOT DE ONTSLUITING VAN MOL EN DESSEL

Op de tweede stuurgroepvergadering d.d. 20 juni 2007 werden de scenario's met bijbehorende evaluatie in verband met de rol van de N118 voor de regio toegelicht. Tegelijk werd toen het bilateraal overleg aangekondigd om de lokale besturen de kans te bieden dieper in te gaan op de specifieke lokale problematiek.

Het bilateraal overleg met Dessel en Mol vond plaats op 2 momenten. Op 27 juni werd een eerste keer met Dessel overlegd en werd Mol telefonisch bevestigd. Op dat ogenblik werd meteen een afspraak vastgelegd voor een tweede overleg waarop de twee gemeenten gezamenlijk aanwezig zouden kunnen zijn. In dit verslag wordt een weerslag gegeven van de besluiten van de beide overlegmomenten.

Bij de aanvang van de overlegmomenten werd door VECTRIS de stand van zaken toegelicht met betrekking tot de uitgewerkte visie. Hierbij werd gefocust op de nieuw vooropgestelde verbinding N118 – N18 te Mol Donk – Dessel Goormansdijk. Op basis van de suggesties op de stuurgroepvergadering werd een bijkomende variant uitgewerkt. Zo zijn er door middel van het ontwerp onderzoek 2 varianten ten zuiden van het kanaal Bochoolt-Herentals en 2 varianten en noorden van het kanaal onderzocht (zie PP-presentatie als bijlage).

De verschillende varianten worden toegelicht. In de bijkomende variant wordt de weg ten noorden van het kanaal naast het jaagpad voorzien. Op die wijze kan het bestaande fietspad op de dijk worden behouden en worden problemen met betrekking tot de draagkracht van de dijk voorkomen. Er dient voldoende ruimte te worden voorzien tussen het jaagpad dat als dubbelrichtingsfietspad wordt gebruikt en de nieuwe weginfrastructuur. Op die wijze kan ook de forse laanbeplanting langs het jaagpad worden gevrijwaard. Anderzijds dient rekening gehouden te worden met een voldoende grote afstand ten opzichte van de naastliggende waterplas. Deze variant heeft het voordeel dat het jaagpad zijn functie met betrekking tot het onderhoud van de oevers kan behouden. Daarnaast behoudt de fietsverbinding zijn continuïteit.

De noordelijke tracés zijn op het gewestplan gelegen in groengebied, de zuidelijke tracés in industriegebied. Planologisch zijn de zuidelijke tracés bijgevolg beter gesitueerd dan de noordelijke. Anderzijds kunnen de noordelijke tracés de huidige economische activiteiten en/of het gebruik van de kade-infrastructuur hypothekeren.

Zowel de noordelijke als de zuidelijke tracés zijn voor het belangrijkste deel gelegen op het grondgebied Mol. Omdat het hier over een nieuwe lokale verbinding gaat, zal de realisatiekost eveneens een lokale aangelegenheid zijn. Een mogelijke inschakeling van Europese fondsen lijkt uitgesloten wegens het uitdovende karakter van deze ondersteuning. In het kader van compensatiemaatregelen voor de berging van nucleair afval is er sprake van een fonds voor streekontwikkeling. Het Vlaams Gewest participeert in de herontwikkeling van de bedrijvzone Donk. De gemeenten stellen zich de vraag of een gelijkaardige participatie in de oplossing van de ontsluitingsproblematiek niet wenselijk is. Afspraken op gemeentelijk niveau met betrekking tot kostenverdeling zijn niet uitgesloten.

OPMERKINGEN

Burgemeester Kris Van Dijck benadrukt de voordelen van de noordelijke variant met behoud van het bestaande fiets-jaagpad, daar waar burgemeester Paul Rotthier de voordelen van de zuidelijke variant in de verf zet. De gemeente Mol schuift omwille van de rechtstreekse koppeling met Verlipark en de Ballmatsite de zuidelijke variant voor de nieuwe verbinding naar voor. De gemeente Dessel stelt dat de zuidelijke variant voor hen eveneens bespreekbaar is, niettegenstaande hun voorkeur uitgaat naar de noordelijke variant.

De twee gemeentebesturen benadrukken echter vooral de noodzaak van de verbinding die, zoals werd aangetoond in de doorrekeningen met het MMM Antwerpen een oplossing kan bieden voor de huidige problematiek van de belasting van de hoofd- en de kern van Dessel en Mol. De alternatieve ontsluiting voor het zwaar verkeer die door de nieuwe verbinding mogelijk wordt gemaakt wordt door beide gemeenten als zeer belangrijk geacht. Op die wijze kunnen in de kern tonnagebeperkingen worden doorgevoerd wat een belangrijke impact zal hebben op de verbetering van de verkeersleefbaarheid. De gemeenten geven aan dat ze beiden de realisatie van de vooropgestelde verbinding opgenomen hebben in hun mobiliteitsplan.

Als aanzet tot afweging worden voor- en nadelen van beide varianten overlopen.

Voor de zuidelijke variant worden volgende voordelen naar voor geschoven:

- De huidige bestemming van het gewestplan pleit er voor om de weg in de zone voor industriegebied (ten zuiden van het kanaal) te voorzien in plaats van in zone voor groengebied (ten noorden van het kanaal).
- De rechtstreekse koppeling met Verlipark en de Ballmatsite (in volle ontwikkeling) gelegen ten zuiden van het kanaal wordt als een belangrijk pluspunt naar voor geschoven.
- De huidige steenkoolcentrale wordt afgebouwd. Er zou op dit ogenblik onderzoeken lopen naar een mogelijke ombouw tot een stoom- en gascentrale (afgekort STEG-centrale) en inschakeling van alternatieve brandstoffen (biomassa). Bij een reorganisatie kan mogelijk de inbreng van een openbare weg op het huidige privé-domein van Electrabel mee worden opgenomen.
- De gemeente Mol heeft slechte ervaringen met wegenis langs recente op grote diepte geëxploiteerde zandputten (cf. Zilvermeerlaan). De waterput ten zuiden van het kanaal is ouder en van een veel geringere diepte dan de recente zandput ten noorden van het kanaal die momenteel nog in exploitatie is.
- De nabestemming natuur van de waterput ten noorden van het kanaal pleit ervoor hier geen weg voor zwaar verkeer naast te leggen. Dit geldt ook voor de ongelukkige interactie met het recreatieve fietspad.
- Het privé-karakter van zowel de bestaande brug en als de (momenteel niet afgeschermd) zone voor kernenergie zou bij de mogelijke aanleg van een nieuwe openbare weg / brug op een meer duidelijke wijze kunnen worden georganiseerd.
- Voor de noordelijke variant worden volgende voordelen naar voor geschoven:
- De brug met een te beperkte breedte en draagkracht dient niet te worden vervangen. Dit heeft een belangrijk impact op de kostprijs van de realisatie de nieuwe verbinding.
- Er is geen interactie met de huidige privé-wegen en –infrastructuur.
- Vlotte ongelijkgrondse kruising van de N18 en beperkte aanpassingswerken ter hoogte van aansluiting op Goormansdijk.
- Behoud van continuïteit jaag-fietspad is mogelijk.

- Geen hypotheek op exploitatie huidige activiteiten Electrabelsite en behoud van de kade-infrastructuur.

De gemeente Dessel stelt dat bij de mogelijke realisatie van de verbinding tussen N118 en N18 het kruispunt Kastelsedijk – Gravenstraat mee dient te worden herbekeken. Vandaag is de verbinding Kastelsedijk – Boeretangsedreef de hoofdrichting. Dit zou na de reorganisatie moeten worden omgevormd tot Kastelsedijk – Gravenstraat.

Uit zowel de stuurgroepvergadering als het bilateraal overleg bleek dat Geel en Retie pleiten voor een juiste fasering met betrekking tot de mogelijke realisatie van de deelprojecten. Eerst moet de verknoping van N118 te Retie en Geel op een goede wijze worden gerealiseerd vooraleer er sprake kan zijn van de verbinding te Mol Donk – Dessel Goormansdijk en een mogelijke bijkomende ontwikkeling van bedrijvigheid (b.v. tweede fase Stenehei).

Tot besluit benadrukken de gemeenten Mol en Dessel nogmaals het belang van de nieuwe verbinding. Ze vinden het belangrijk om met dit gezamenlijk standpunt een vlotte vooruitgang van de verdere planvorming te bepleiten. Er wordt gesteld dat tijdens dit planningsproces in de MER-procedure door middel van een nauwgezette afweging van varianten uitsluitel zal bieden over het meest geschikte tracé.

2 / VERVOLGAFSPRAKEN

Met betrekking tot de verdere afwerking van de mobiliteitsstudie worden volgende afspraken gemaakt:

- Marc Vanhee vraagt de gemeente om vóór 20 juli 2007 een collegebesluit met het standpunt over te maken aan Kathy Van Aperen (Kathy.vanaperen@admin.provant.be).
- Nadat de standpunten van de betrokken actoren gekend zijn, zal een actieplan worden opgesteld dat vervolgens terug aan de stuurgroep zal worden voorgelegd.
- Er wordt vooropgesteld als besluit van de mobiliteitsstudie een **protocol** op te stellen.
In een eerste fase zou een algemeen protocol het akkoord van de betrokken gemeenten en de provincie Antwerpen kunnen verwoorden met betrekking tot de vooropgestelde visie over de rol van de N118 in de ontsluiting van het projectgebied.
In een tweede fase zou het protocol de bereidheid in engagement kunnen specificeren.
Een dergelijk protocol zou een belangrijke signaalfunctie hebben om Vlaanderen mee te overtuigen van de noodzakelijke maatregelen (en de daar aan gekoppelde financiering).
- IOK wordt naar voor geschoven als mogelijke trekker in de aansturing van de verdere procedure.
- Er wordt afgesproken de verslagen van de verschillende bilaterale overlegmomenten aan alle stuurgroepleden te bezorgen.

Bijlagen

- Bijgestuurde PP-presentatie toelichting bilateraal overleg (link)
- Lijst aanwezige stuurgroepleden bilateraal overleg

NAAM	Organisatie / instantie	TEL	E-MAIL of FAX
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen (Dienst mobiliteit)	03/240 66 08	marc.vanhee@admin.provant.be
Kathy Van Aperen	Provincie Antwerpen (Dienst mobiliteit)	03/240 66 20	kathy.vanaperen@admin.provant.be
Kris Van Dijck	Gemeente Dessel, burgemeester		kris.vandijck@dessel.be
Flor Van Noppen	Gemeente Dessel, schepen		flor.vannoppen@dessel.be
Luk Nuyts	Gemeente Dessel, technische dienst	014/38 99 28	luk.nuyts@dessel.be
Paul Rotthier	Gemeente Mol, burgemeester		paul.rotthier@gemeentemol.be
Maria Luycks	Gemeente Mol, schepen		maria.luycks@gemeentemol.be
Staf Vangenechten	Gemeente Mol, schepen		staf.vangenechten@gemeentemol.be
Rit Kerstens	Gemeente Mol, schepen		rit.kerstens@gemeentemol.be
Harry Vandael	Gemeente Mol, directeur grondgebiedzaken		harry.vandael@gemeentemol.be
Sonja Cools	Gemeente Mol, mobiliteitsambtenaar	014/33 09 80	sonja.cools@gemeentemol.be
Eddy Gielis	VECTRIS cvba	016/31 91 08	eddy.gielis@vectris.be

MOBILITEITSSTUDIE VOOR HET STATUUT VAN DE N118 (GEEL – MOL – DESSEL – RETIE) VOOR DE OMGEVING EN DE ONTSLUITING VAN DE KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN GEEL EN MOL

PROVINCIE ANTWERPEN - DEPARTEMENT RUIMTELIJKE ORDENING EN MOBILITEIT

VERSLAG BILATERAAL OVERLEG GEEL

27 juni 2007

AANWEZIGHEIDSLIJST

zie tabel achteraan

AGENDA

- 1 Toelichting en bespreking rol N118 met betrekking tot de ontsluiting van Geel
- 2 Vervolgafspraken

1 / TOELICHTING EN BESPREKING ROL N118 MET BETREKKING TOT DE ONTSLUITING VAN GEEL

Op basis van de doorrekeningen met het MMM Antwerpen kan worden vastgesteld dat zich bij scenario 2 een meer gelijkmatige verdeling van het verkeer voordoet op de ringweg dan bij scenario 3. Het model toont aan dat in scenario 3 de belasting van het zuidelijke deel van de ringweg beduidend hoger is dan op het westelijke deel. De stad Geel benadrukt dat een gelijkmatige belasting van de ringweg dient te worden nagestreefd.

De taakstelling met betrekking tot het woon-werkpark en de onmiddellijke omgeving zal een bijkomende impact hebben op de belasting van de R14. Om deze impact te kunnen becijferen, worden de meest recente gegevens met betrekking tot de taakstelling van dit gebied overhandigd (afbakening kleinstedelijk gebied – versie g).

Jos Sannen stelt dat momenteel een versnelde toename van voornamelijk vrachtverkeer wordt ervaren op de R14 (vooral het noordelijk deel), wellicht omwille van de ontwikkelingen in de regio Lommel.

Voornamelijk de inrichting van de knooppunten op de R14 is vandaag reeds problematisch voor de afwikkeling van het verkeer. Een capaciteitsverhoging van de knooppunten is omwille van de bijkomende ontwikkelingen in de omgeving en het stedelijk gebied Geel zelf noodzakelijk.

Op korte termijn wordt het kruispunt Drijhoek – Kleinhoefstraat – R14 (aansluiting bereikbaarheidsas) in het kader van het TV3V-programma voorzien van verkeerslichtenregeling. Op lange termijn voorziet het masterplan van de stad Geel een ongelijkvloerse verbinding.

Momenteel worden de plannen voor de fly-over en de Kempische noord-zuidas geconcretiseerd. Marc Vanhee geeft aan dat het wenselijk is in de planvorming ook de nodige aandacht te besteden aan de bijsturing van de tussenliggende zone tussen (Antwerpseweg Westelijke Ring).

De nieuwe ontwikkelingen ter hoogte van het woon-werkpark (voorzien op korte termijn) zijn enkel mogelijk indien blijkt dat de infrastructuur nog over voldoende restcapaciteit beschikt. Opmaak van een project-moer wordt aanbevolen.

Jos Sannen geeft aan dat er op korte termijn veel mogelijk is met beperkt budget én gezond verstand. Hij verwijst naar de positieve effecten van de bypass ter hoogte van het kruispunt Antwerpseweg – R14. Voor het kruispunt met Winkelom zou het weghalen van de fietsers van de rotonde (b.v. door ongelijkgrondse

fietsoversteek t.h.v. op naastliggende fietsweg – Wilders) een belangrijke capaciteitsverhogende impact hebben. Voor het deel N71 met een 2x1-profiel zou een 2x1 met ventwegen een goede oplossing zijn op middellange termijn.

VECTRIS licht het ontwerp onderzoek toe met betrekking tot tracé 4. Op basis van de bemerkingen die tijdens de stuurgroepvergadering werden naar voor geschoven, is het tracé wat verder in detail uitgewerkt. Het tracé valt buiten het gemeentelijk RUP garage Van Houdt. De naast het bedrijf gelegen boerderij (momenteel in renovatie) dient wel te worden ingenomen. Afhankelijk van de keuze van kruispuntoplossing is mogelijk een inneming van de aaneengesloten woningen aan de noordzijde van de Molseweg noodzakelijk. Voor de aan te passen verbinding tussen de Molseweg en de Keulsekarstraat worden twee mogelijke varianten toegelicht.

De visie van de gemeente Retie met betrekking tot het pleidooi voor de noordelijke variant wordt toegelicht.

Met betrekking tot de noordelijke verbinding tussen N118 en R14 stelt de gemeente voor het tracé Katersberg tot aan Schransdijk te volgen en dan de verbinding te maken aan de rand van het stedelijk gebied. Een belangrijk ruimtelijk voordeel van dit tracé is de ligging dicht tegen het bebouwd gebied, waardoor de open ruimte (landbouwgebied) minimaal wordt doorsneden. De Heistraat is een belangrijke noord-zuidgerichte lokale ontsluitingsweg die de nieuwe verbinding dient te kruisen. De Kastermanstraat is vandaag een belangrijke fietsroute.

De verknoping Katersberg – Retieseweg dient voor deze variant verder te worden onderzocht. Er zijn twee varianten mogelijk: behoud van huidig tracé Katersberg als ventweg naast nieuwe verbinding, of verbreding huidig tracé Katersberg. De stad Geel stelt dat indien noodzakelijk de inneming van het benzinestation kan worden overwogen.

De stad Geel stelt de vraag of de verknoping met de R14 op een meer pragmatische wijze kan worden opgelost (voorstel van langgerekte ovonde op de Dr. Van De Perrestraat). Er blijkt een verkavelingsaanvraag te zijn ingediend voor een 40-tal bouwpercelen ter hoogte van Ossemeer. Een verdere analyse met betrekking tot de stedenbouwkundige invulling van de naastgelegen bebouwbare zones, afgestemd op de ruimtelijke inpassing van dit deel van de verbinding N118 – R14, is aangewezen.

2 / VERVOLGAFSPRAKEN

Met betrekking tot de verdere afwerking van de mobiliteitsstudie worden volgende afspraken gemaakt:

- Er wordt vooropgesteld het ontwerp onderzoek met betrekking tot de tracévoorstellen verder uit te werken op basis van de bemerkingen van het bilateraal overleg. De bijgestuurde voorstellen worden aan het dagelijks bestuur en de stad Geel (t.a.v. Marleen Rome) overgemaakt, samen met een afweging van de pro's en contra's.
- Marc Vanhee vraagt de stad op basis van deze bijkomende gegevens een collegebesluit met het standpunt over te maken aan Kathy Van Aperen (Kathy.vanaperen@admin.provant.be). Omwille van de verlofperiode kan het college hier ten vroegste in week 32 over vergaderen. Het collegebesluit wordt asap overgemaakt.
- Nadat de standpunten van de betrokken actoren gekend zijn zal een actieplan worden opgesteld dat vervolgens terug aan de stuurgroep zal worden voorgelegd.
- Er wordt vooropgesteld als besluit van de mobiliteitsstudie een **protocol** op te stellen. In een eerste fase zou een algemeen protocol het akkoord van de betrokken gemeenten en de provincie Antwerpen kunnen verwoorden met betrekking tot de vooropgestelde visie over de rol van de N118 in de ontsluiting van het projectgebied. In een tweede fase zou het protocol de bereidheid in engagement kunnen specificeren. Een dergelijk protocol zou een belangrijke signaalfunctie hebben om Vlaanderen mee te overtuigen van de noodzakelijke maatregelen (en de daar aan gekoppelde financiering).

- Er wordt afgesproken de verslagen van de verschillende bilaterale overlegmomenten aan alle stuurgroepleden te bezorgen.

Bijlagen

- Bijgestuurde PP-presentatie toelichting bilateraal overleg (link)
- Lijst aanwezige stuurgroepleden bilateraal overleg

NAAM	Organisatie / instantie	TEL	E-MAIL of FAX	Aanwezig
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen (Dienst mobiliteit)	03/240 66 08	marc.vanhee@admin.provant.be	X
Kathy Van Aperen	Provincie Antwerpen (Dienst mobiliteit)	03/240 66 20	kathy.vanaperen@admin.provant.be	X
Dirk Lievens	Stad Geel, schepen		dirk.lievens@geel.be	X
Jos Sannen	Stad Geel, schepen		jos.sannen@geel.be	X
Frans Peeters	Stad Geel, burgemeester		frans.peeters@geel.be	verontschuldigd
Marleen Rome	Stad Geel, mobiliteitsambtenaar	014/57 09 15	marleen.rome@geel.be	X
Nele Raets	Stad Geel, planningsambtenaar	014/57 09 09	nele.raets@geel.be	verontschuldigd
Eddy Gielis	VECTRIS	016/31 91 08	Eddy.gielis@vectris.be	X

MOBILITEITSSTUDIE VOOR HET STATUUT VAN DE N118 (GEEL – MOL – DESSEL – RETIE) VOOR DE OMGEVING EN DE ONTSLUITING VAN DE KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN GEEL EN MOL

PROVINCIE ANTWERPEN - DEPARTEMENT RUIMTELIJKE ORDENING EN MOBILITEIT

VERSLAG BILATERAAL OVERLEG RETIE

25 juni 2007

AANWEZIGHEIDSLIJST

zie tabel achteraan

AGENDA

- 1 Toelichting en bespreking rol N118 met betrekking tot de ontsluiting van Retie
- 2 Vervolgafspraken

1 / TOELICHTING EN BESPREKING ROL N118 MET BETREKKING TOT DE ONTSLUITING VAN RETIE

De burgemeester en de schepenen geven te kennen dat vanuit het college een bijzonder groot ongenoegen bestaat met betrekking tot het niet naleven van eerder gemaakte afspraken met het Vlaams Gewest. Het voorbeeld van de sluiting van de ringweg wordt als voorbeeld aangereikt. Reeds in 2001 zou het Gewest een belofte hebben gedaan met betrekking tot de doortrekking van de ring. De burgemeester stelt dat de gemeente plannen aan het opstellen is om de weg in eigen beheer aan te leggen in het kader van de uitbreiding van het bedrijventerrein. Omwille van de voorgeschiedenis is hij echter stellig van plan deze weg niet open te stellen voor doorgaand vrachtverkeer.

Daarnaast geeft de gemeente aan dat ze in het kader van de opmaak van hun gemeentelijk ruimtelijk structuurplan een aanbeveling hadden geformuleerd om een zoekzone voor regionale bedrijvigheid af te bakenen langsheen de E34 op het grondgebied van de gemeente Retie. De gemeente toonde zich hiermee bereid de taakstelling van de gemeente Arendonk over te nemen. Het college is ervan overtuigd dat een dergelijke ontwikkeling in functie van de vrijwaring van de kernen van vrachtverkeer meer is aangewezen dan ontwikkelingen langsheen de N118.

Het college stelt dat grondig werk dient te worden gemaakt van de aanpassing van de infrastructuur vooraleer er sprake kan zijn van bijkomende ontwikkelingen (Stenehei, Kievermont) langsheen de N118. De doortrekking van de ringweg is hierbij een eerste prioriteit, maar bijkomend is een grondige aanpassing van de ringweg rond Retie van belang.

Het is duidelijk dat het gemeentebestuur van Retie, omwille van de hierboven geschetste problematiek, heel wat voorbehoud heeft bij de bijstellingen die in de mobiliteitsstudie worden vooropgesteld.

Marc Vanhee geeft aan dat het net de belangrijkste doelstelling van de studie is na te gaan in welke mate de infrastructuur al dan niet dient te worden bijgestuurd om in de eerste plaats de huidige problemen op te lossen en vervolgens na te gaan of bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen van het mobiliteitsstandpunt wenselijk/haalbaar zijn. De fasering is dan ook een essentieel en belangrijk onderdeel van de studie die in het actieplan verder zal worden uitgewerkt. De stelling van de gemeente dat eerst de ontsluitingsinfrastructuur dient te worden bijgestuurd vooraleer een bijkomende ruimtelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, wordt dan ook ten volle beaamd.

VECTRIS licht kort de stand van zaken toe met betrekking tot de uitgewerkte visie. Hierbij wordt gefocust op de nieuw vooropgestelde ontsluitingsstructuur voor de gemeente Retie. Het ontwerp onderzoek toont ook een aantal mogelijke oplossingen voor de herziening van het typedwarsprofiel. De te verwachten belasting van de ringweg is geheel anders voor het deel Nieuwstraat dan voor het deel Pijstraat – St. Paulusstraat. Belangrijke opportuniteit is het verkeersluwer maken van het centrumgebied en het verbeteren van de oversteekbaarheid van de ringweg tussen het centrumgebied en de belangrijkste woonlob van Retie ten zuiden van de ringweg. De gemeente kan zich terugvinden in de vooropgestelde nieuwe ontsluitingsstructuur.

Bijkomend worden naar aanleiding van de vraagstelling op de stuurgroepvergadering de detailgegevens met betrekking tot de doorrekeningen van de scenario's met het MMM Antwerpen toegelicht. Hierbij worden de nodige randvoorwaarden met betrekking tot interpretatie van de detailgegevens uitvoerig toegelicht.

Na de toelichting worden bijkomend volgende bemerkingen gemaakt:

- De gemeente Retie is grote voorstander van de noordelijke verbinding tussen de R14 en de N118 te Geel. De achterliggende visie is dat, bij een dergelijke verbinding, het verkeer vanuit de oostelijke regio, dat geen bestemming heeft in het projectgebied, in eerste instantie naar de primaire verbinding N19 wordt geleid. De kans dat de N118 als doorgaande weg zou worden gebruikt verkleint hierdoor. En bijgevolg uiteraard ook de belasting van de ringweg te Retie. Het verkeer uit de noordelijke regio met een bestemming in het projectgebied heeft dan weer een vlottere verbinding, waardoor het alternatief langsheen de E34 en N18 – N118 minder interessant wordt. Dit zou eveneens een vermindering van het verkeer op de ringweg te Retie tot gevolg kunnen hebben. VECTRIS geeft aan dat de meetbaarheid van deze effecten zal worden nagegaan.
- De gemeente herhaalt het belang van de timing bij de uitvoering van de vooropgestelde ontwikkelingen. Indien bijvoorbeeld Stenehei (fase 2) of Kievermont zouden worden ontwikkeld zonder dat de vooropgestelde aanpassingen in Retie zouden zijn doorgevoerd, is de gemeente van oordeel dat een tonnagebeperking op de N118 op het grondgebied van Retie noodzakelijk is.
- Er wordt gewezen op het belang van de herinrichting van de wegvakken van de ring rond Retie en de effecten hiervan op de inrichting van de knooppunten. Zo is bijvoorbeeld bij een profiel met ventwegen of een niet-overrijdbare middengeleider, een rotonde als kruispuntoplossing noodzakelijk om de keerbewegingen mogelijk te maken. Terugkoppeling met de TV3V-projecten is aangewezen. De gemeente stelt dat zij bij de bouwvergunningprocedure enkel als adviserende instantie kunnen optreden.
- De gemeente stelt dat omwille van de aanwezigheid van de recreatiezone de oversteekbaarheid van de ringweg tussen de N123 en de N118 van belang is.

2 / VERVOLGAFSPRAKEN

Met betrekking tot de verdere afwerking van de mobiliteitsstudie worden volgende afspraken gemaakt:

- Marc Vanhee vraagt de gemeente om in juli 2007 een collegebesluit met het standpunt over te maken t.a.v. Kathy Van Aperen (Kathy.vanaperen@admin.provant.be). Het college vergadert op 20 juli 2007, zodat het collegebesluit op 23 juli 2007 kan worden aangeleverd.
- Nadat de standpunten van de betrokken actoren zijn gekend, zal een actieplan worden opgesteld dat vervolgens terug aan de stuurgroep zal worden voorgelegd.
- Er wordt vooropgesteld om als besluit van de mobiliteitsstudie een **protocol** op te stellen. In een eerste fase zou een algemeen protocol het akkoord van de betrokken gemeenten en de provincie Antwerpen kunnen verwoorden met betrekking tot de vooropgestelde visie over de rol van de N118 in de ontsluiting van het projectgebied. In een tweede fase zou het protocol de bereidheid in engagement kunnen specificeren. Een dergelijk protocol zou een belangrijk signaalfunctie hebben om Vlaanderen mee te overtuigen van de

noodzakelijke maatregelen (en de daar aan gekoppelde financiering). De gemeente Retie stelt dat een dergelijk protocol enkel mogelijk is indien er een actieplan met concrete timing wordt aan gekoppeld.

Er wordt afgesproken de verslagen van de verschillende bilaterale overlegmomenten aan alle stuurgroepleden te bezorgen.

Bijlagen

- Bijgestuurde PP-presentatie toelichting bilateraal overleg (link)
- Lijst aanwezige stuurgroepleden bilateraal overleg

NAAM	Organisatie / instantie	TEL	E-MAIL of FAX
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen (Dienst mobiliteit)	03/240 66 08	marc.vanhee@admin.provant.be
Kathy Van Aperen	Provincie Antwerpen (Dienst mobiliteit)	03/240 66 20	Kathy.vanaperen@admin.provant.be
Cis Schepens	Gemeente Retie, burgemeester		Cis.schepens@vlaamsparlement.be
Alois Noyens	Gemeente Retie, secretaris		Aloys.noyens@retie.be
Patrick Geuens	Gemeente Retie, schepen OW	014/38 92 30	Patrick.geuens@belgacom.net
David Staes	Gemeente Retie, schepen		David.staes@s-p-a.be
Johan Weyts	Gemeente Retie, dienst grondgebiedzaken	014/38 92 46	Johan.weyts@retie.be
Eddy Gielis	VECTRIS	016/31 91 08	Eddy.gielis@vectris.be

Verslag afstemming gemeentelijke visies mobiliteitsstudie N118

Datum: 5 september 2007

Plaats: Stadhuis Geel, Werft 20 te 2440 Geel

Aanwezig: Marc Vanhee (Provincie Antwerpen), Lutgarde Janssens (Provincie Antwerpen), Frans Peeters (Stad Geel), Jos Sannen (Stad Geel), Dirk Lievens (Stad Geel), Nele Raets (Stad Geel), Marleen Rome (Stad Geel), Paul Rothier (Gemeente Mol), Hans Schoofs (Gemeente Mol), Sonja Cools (Gemeente Mol), Flor Van Noppen (Gemeente Dessel), Luk Nuyts (Gemeente Dessel), David Staes (Gemeente Retie), Patrick Geuens (Gemeente Retie), Johan Weyts (Gemeente Retie), Kris Vreys (IOK), Luk Helsen (IOK), Dimitri Deiteren (IOK – verslaggever)

Burgemeester Frans Peeters heet iedereen welkom en geeft het woord aan Kris Vreys. Kris Vreys kadert de mobiliteitsstudie en de betrokkenheid van de IOK.

De IOK ging in op een oproep van minister Moerman met het project "Revitalisering militair domein te Kievermont – Geel tot economische pool op de business link tussen kennispolen VITO-KHK". Hierbij werd ook in eerste instantie een ontsluiting naar de N118 met tracéstudie voorzien, maar dit werd nadien overgenomen door de provincie Antwerpen. Hierdoor werd de IOK betrokken bij het dagelijks bestuur rond de mobiliteitsstudie N118. Dit om te waken over de gemeentelijke betrokkenheid.

De historiek van de mobiliteitsstudie leert ons dat op 20 juni 2007 er een tweede stuurgroepvergadering plaats vond. Een eerste stuurgroepvergadering behandelde de oriëntatienota en het bijhorende verkeerskundig onderzoek. De agenda van deze tweede stuurgroepvergadering omvatte de aanzet van het eindrapport waarin een weerslag werd gegeven van de scenario-opbouw en het onderzoek op regionaal en lokaal niveau. Daarnaast werd ook de rol van de N118 voor de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol en de hoofddorpen Dessel en Retie toegelicht.

Met betrekking tot de rol van de N118 voor de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden en de hoofddorpen werd in het rapport het onderzoek verkeersleefbaarheid, het ontwerpend onderzoek naar mogelijke tracévarianten en de ruimtelijke evaluatie van de tracévarianten onderzocht. Nadien vond er voor elk gemeentebestuur een bilateraal overleg plaats.

Op basis van deze bilaterale contacten werd er in het dagelijks bestuur van 8 augustus 2007 geconcludeerd dat de visies met betrekking tot de tracékeuzes voor de nieuw aan te leggen infrastructuur niet altijd met elkaar stroken. Gezien het belang van deze studie voor verdere beslissingen op lokaal en bovenlokaal niveau, als basis voor de afbakeningsprocessen van Geel en Mol, voor de op te stellen RUP's en voor de effectieve uitvoering, leefde het aanvoelen binnen de provincie Antwerpen en de IOK dat het belangrijk was dat er vanuit de gemeentebesturen gestreefd wordt naar gezamenlijk standpunt betreffende de mobiliteitsstudie. Vandaar dat de gemeentebesturen uitgenodigd werden door de IOK.

Belangrijkste elementen die nu op tafel liggen, zijn:

- upgradering van de N118 naar een secundaire weg type II
- downgradering van de N18 naar een secundaire weg type III
- 2 supplementaire verbindingen:
 - verbinding tussen de N118 en de R14 (ring Geel)
 - verbinding tussen de N118 en de N18 Mol Donk - Goormansdijk

Wat betreft de voorgestelde categorisering zijn alle partijen akkoord. De twee supplementaire verbindingen worden nu afzonderlijk besproken.

1. Verbinding N118 – R14

Voorliggende scenario's kunnen terug gebracht worden tot 2 hoofdvarianten, zijnde een noordelijke en een oostelijke verbinding. Vanuit het dagelijks bestuur wordt de oostelijke verbinding als beste oplossing naar voor geschoven omwille van een geringere ruimtelijke impact, een kortere verbinding en een meer optimale verkeersafwikkeling volgens de selected linkanalyse van het multi modaal verkeersmodel. Deze bevindingen worden ook bijgetreden door Voka Kempen.

Zowel de stad Geel als de gemeente Retie hebben hier twijfels over en stellen dat het lokaal aanvoelen van een infrastructurele maatregel op zijn minst even belangrijk is als een modelmatige theoretische benadering.

Wat betreft de oostelijke verbinding dient deze dan ook voor de stad Geel in 1 fase aangelegd te worden en niet in 2 fasen. Bij een aanleg in 2 fasen zal de uitvoering van de eerste fase tot gevolg hebben dat het verkeer over de weg Rijn het centrum zal binnenrijden en niet de Molseweg zal gebruiken om dan op de rotonde de R14 te nemen. Vervolgens doorsnijdt een oostelijke verbinding ook de vallei van de Grote Nete. Grote infrastructurele maatregelen (o.a. ongelijkvloerse kruising spoorweg en herinrichting van knooppunten Rijn en R14) moeten bij een oostelijke verbinding genomen worden. Ten slotte ligt de maatschappelijke aanvaardbaarheid hoger bij een noordelijke verbinding en zijn de omwonenden van Katersberg zelfs vragende partij voor een oplossing.

Voor de gemeente Retie is het duidelijk dat de ringweg vandaag niet voldoende uitgerust en aangepast is om het huidige en zeker het toekomstige verkeer degelijk op te vangen. Het doortrekken (Veldenstraat) en het opwaarderen van de bestaande ringweg is dan ook een must voor de gemeente Retie. Voor de ontsluiting van Stenehei wordt gesteld dat dit afgewend moet worden in zuidelijke richting (Geel), omdat een aantakking op de primaire wegenstructuur op die manier het vlotst kan worden voorzien. Hierbij zal een oostelijke verbinding leiden tot meer en zwaarder verkeer door het centrum, wat juist niet de wens van Retie is. Er kan vanuit de gemeente Retie alleen maar akkoord gegaan worden met een noordelijke verbinding.

De gemeente Mol benadrukt dat economische activiteiten en mobiliteit een wederzijdse relatie kennen en dat beide aspecten vervuld moeten zijn om tot optimale resultaten te leiden. De andere gemeenten treden deze zienswijze bij.

Vanuit de vier gemeentebesturen wordt de noordelijke verbinding naar voor gedragen als meest optimale verbinding van de N118 met de R14.

2. Verbinding N118 – N18

Beide gemeentebesturen stellen dat, niettegenstaande hun verschillende voorkeur (noordelijke variant voor de gemeente Dessel en zuidelijke variant voor de gemeente Mol) met betrekking tot de tracékeuze, de nieuwe verbinding N18 en N118 thv van Donk – Goormansdijk een must is voor de regio (welke variant ook). Een vlotte vooruitgang van de verdere planvorming wordt bepleit. In de noodzakelijke MER procedure zullen de voorgestelde varianten worden afgewogen. Hieruit zal blijken welk tracé het meest geschikt is.

De vier gemeentebesturen verklaren zich akkoord met deze werkwijze.

3. Besluit en afspraken

Globaal kan er besloten worden dat alle gemeentebesturen opteren voor de noordelijke variant inzake de verbinding N118 – R14 en dat het MER zal uitmaken welk tracé het meest geschikt is bij de verbinding N118 – N18 over Mol Donk – Goormansdijk.

Er wordt gevraagd aan de provincie Antwerpen wat de voorziene planning was en hoe dit gezamenlijk standpunt nu wordt opgenomen. Marc Vanhee licht toe dat het opzet was om de oostelijke verbinding naar voor te dragen als beste oplossing en de noordelijke verbinding als 'second best'. Voor elke oplossing zou dan een pakket van maatregelen uitgewerkt worden.

Op basis van het gezamenlijk standpunt zal dus enkel de noordelijke verbinding N118 – R14 naar voor gedragen worden, waarbij dan tegen einde september het pakket van maatregelen zal uitgewerkt worden. Dit standpunt zal ook mee genomen worden naar het volgend dagelijks bestuur.

Een volgende stuurgroepvergadering vond normaliter plaats op vrijdag 19 oktober van 10u-12u. Dit tijdstip past echter niet voor de gemeenten Retie en Dessel. Een nieuwe datum zal nog overgemaakt worden. Wel zullen er voorafgaand aan de stuurgroepvergadering bilaterale contacten plaatsvinden om het pakket van maatregelen door te nemen zodat geen vragen meer zullen overblijven na de laatste stuurgroepvergadering.

Uittreksel uit de notulen van het schepencollege

Zitting van 19 november 2007

Aanwezig :	Frans Peeters - Burgemeester Jos Sannen, Ria Caers, Dirk Lievens, Tom Vervoort, Nadine Laeremans, Christel Jackers, Griet Smaers, Ivo Bollen - Schepenen Patrick Schellens - Secretaris
-------------------	--

Mobiliteitsstudie N118: advies stad Geel nav stuurgroepvergadering van 19 november 2007

Door het College van Burgemeester en Schepenen werd in zitting van 19 november 2007 het volgende advies onderschreven:

De gemeente onderschrijft de conclusies van de mobiliteitsstudie (eindrapport versie oktober 2007) en schuift de noordelijke verbinding tussen de N118 en R14 naar voor als oplossing voor de geleiding van het bestemmingsverkeer naar het projectgebied. Voor deze oplossing is er een groter draagvlak en een unanimiteit tussen de gemeentebesturen. Uit de cijfergegevens blijkt dat vooral de ontwikkelingen in Geel-West extra verkeer op de R14 west zullen genereren. Het extra verkeer gegeneerd door de geplande en goedgekeurde ontwikkelingen in het projectgebied is lager. De studie geeft een overzicht van de voor- en nadelen en een indicatieve brutoraming van de voorgestelde tracévarianten voor de noordelijke verbinding. Op basis van dit overzicht zal in het PRUP 'nieuwe verbinding N118 – R14' het definitieve noordelijke tracé en het gepaste wegprofiel vastgelegd worden. Het tracé dient uitgebouwd te worden in functie van de vooropgestelde wegcategory, namelijk secundaire II (70 km/uur), waarbij de R14 vlot moet verbonden worden met het nieuwe tracé tussen de N19 en de N118.

De stad Geel is bereid om het protocol tussen de verschillende actoren te ondertekenen. Dit protocol specificceert de bereidheid in het engagement m.b.t. de gefaseerde uitvoering van het actieplan. IOK zal hierbij een ondersteunende rol spelen. Op korte termijn dient ook een afstemming te gebeuren tussen het RUP afbakening 'herbestemd agrarisch gebied' en tracé noordelijke omleiding N118 – R14.

Er dient aandacht aan besteed te worden dat er op het gepaste beleidsniveau tijdig gelden vrijgemaakt worden voor de uitvoering van de verschillende projecten (voor de aanleg van de nieuwe verbinding N118 – R14, voor het downgraden van de bestaande wegen,...).

Aldus gedaan te Geel in zitting van het schepencollege van 19 november 2007

De Secretaris
Schellens Patrick.

P. Schellens,
Secretaris.

Voor eensluidend afschrift,

De Voorzitter,
Peeters Frans.

F. Peeters,
Burgemeester.

Uittreksel uit de notulen van het schepencollege

Zitting van 3 december 2007

Aanwezig :	Frans Peeters - Burgemeester Jos Sannen, Ria Caers, Dirk Lievens, Tom Vervoort, Nadine Laeremans, Christel Jackers, Griet Smaers, Ivo Bollen - Schepenen Patrick Schellens - Secretaris
-------------------	--

Mobiliteitsstudie N118: aanvulling advies op eindrapport

Na het bijwonen van de stuurgroepvergadering van 19 november maakt het College van Burgemeester en Schepenen in zitting van 3 december volgende aanvullingen op het advies van 19 november i.v.m. het eindrapport mobiliteitsstudie N118:

- 1) De mobiliteitsstudie besluit dat de ontwikkeling van Kievermont en Stenehei fase 2 niet kunnen plaatsvinden vooraleer de vooropgestelde infrastructurele maatregelen zijn doorgevoerd (verbinding N118 met R14). Het is echter belangrijk dat er verder kan gewerkt worden aan de herbesteding van Kievermont. Dit kan zodra de beslissing werd genomen om de verbinding te realiseren, de infrastructuur moet daarvoor nog niet aangelegd zijn. De tekst dient in die zin aangepast te worden.
- 2) Binnen de mobiliteitsstudie N118 werden de verschillende scenario's doorgerekend. Deze modelberekeningen worden ook gebruikt in de verantwoordingsnota's voor de Kempense noord-zuidverbinding. De plots van de modelberekeningen opgenomen in het eindrapport van de mobiliteitsstudie N118 zijn afgedrukt op kleine schaal zodat, zonder bijkomende toelichting, er niet voldoende informatie uit af te leiden is. Daarnaast geven deze modelberekeningen andere resultaten dan de modelberekeningen die vroeger binnen de studie van Boven Nete werden uitgevoerd. We kunnen over de correctheid van de modelberekeningen in de studie N118 geen uitspraak doen aangezien we geen zicht hebben op de manier waarop de berekeningen werden uitgevoerd. Er dient ook duidelijkheid geschept te worden over de reden waarom de modelberekeningen van Boven Nete en N118 verschillende resultaten geven.

Aldus gedaan te Geel in zitting van het schepencollege van 3 december 2007

De Secretaris
Schellens Patrick.

P. Schellens,
Secretaris.

Voor eensluidend afschrift,

De Voorzitter,
Peeters Frans.

F. Peeters,
Burgemeester.

Provincie Antwerpen
t. a. v. Wim Lux
Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen

**Ruimtelijke Ordening,
Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
Agentschap R-O Vlaanderen**
R-O Antwerpen – ruimtelijke ordening
Gebouw Anna Bijns
Lange Kievitstraat 111/113 bus 52
2018 ANTWERPEN
Tel: 03 224 65 20 – Fax: 03 224 65 60

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar / e-mail Ilse Moeremans	telefoonnummer 03/224.65.50	datum	

Betreft: Mobiliteitsstudie N118

Geachte

Naar aanleiding van de vergadering van 19 november bezorg ik u hierbij het advies van het Agentschap RO Vlaanderen met betrekking tot bovenvermeld rapport.

Algemene opmerkingen

Na lezing van het document blijkt de studie slechts beperkt te zijn aangepast aan de opmerkingen die werden gemaakt in ons advies van 20 juni 2007. Het voorliggende advies dient bijgevolg samen te worden gelezen met het advies van 20 juni.

Er worden globaal gezien vier verschillende scenario's opgebouwd. Een eerste scenario vertrekt grotendeels van een optimalisering van de bestaande infrastructuur. Er blijft een doortochtherinrichting in St. Dimpna en een verbindingsweg wordt aangelegd tussen N18 en N118. Uit de verkeerskundige analyse van het vrachtverkeer op basis van herkomst en bestemmingsonderzoek blijkt dat, de realisatie van een verbinding tussen de N118 en N18 ter hoogte van Mol Donk- Dessel Goormansdijk gekoppeld aan tonnagebeperkingen in Mol en Dessel, een belangrijke bijkomende belasting van de doortocht St. Dimpna tot gevolg zou hebben. De opmaak van een scenario met het eenzijdig aanleggen van een verbinding tussen N18 en N118 lijkt dan geen optimale keuze als nulscenario. Je vertrekt immers van een scenario dat de leefbaarheid in de kernen Mol en Dessel verbetert ten koste van de leefbaarheid in St. Dimpna.

Een tweede scenario voegt aan het voorgaande het verlengen van de ring aan noordelijke zijde toe, het derde scenario verlengt de ring aan oostelijke zijde. Zoals ook duidelijk in ons advies van 20 juni werd gesteld wordt bij scenario's twee en drie een maasverkleining gerealiseerd tussen E34 en E313. Deze concepten zij strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Bijkomende rondwegen kunnen enkel worden gerealiseerd vanuit leefbaarheid.

In deze optiek zou een variante kunnen worden toegevoegd aan scenario's twee en drie waarbij bijvoorbeeld een weerstand wordt ingevoegd tussen Retie en Stenehei, analoog aan de weerstand die voorzien was in Mol op het tracé van de secundaire weg II. Slechts het doorrekenen van een variante met weerstand kan het maasverkleinend effect van de wijziging in categorisering samen met de aanleg van de nieuwe infrastructuur inschatten.

Een vierde scenario vertrekt vanuit het scenario drie en voegt daarbij de geplande en in onderzoek zijnde ruimtelijke ontwikkelingen toe. Duidelijk blijkt dat de merkbare verbetering in leefbaarheid van de kernen gerealiseerd in scenario drie weer afneemt na bijkomende ruimtelijke ontwikkeling. Misschien kan hieruit worden geconcludeerd dat in het belang van de leefbaarheid voor de bewoners, bijkomende ontwikkelingen niet gewenst zijn op de voorziene locaties en dat onderzoek naar locatiealternatieven noodzakelijk zal zijn.

In alle voorgaande scenario's blijft de ontwikkeling van Kievermont opgenomen. Eerder dan een apart onderzoek te wijden aan de effecten van ontwikkeling van deze zone, lijkt het logischer de opgemaakte scenario's aan te passen.

Besluit

Algemeen blijkt uit de resultaten van het studiewerk dat scenario 3 best scoort voor wat betreft de leefbaarheid in de kernen. Enkel vanuit leefbaarheidoverwegingen kan de aanleg van nieuwe rondwegen worden gemotiveerd, conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het lijkt aangewezen voor dit scenario nog een bijkomende variante te ontwikkelen die een weerstand legt tussen Retie en Stenehei om een maasverkleinend effect tussen E34 en E313 te vermijden.

Anderzijds moet ook duidelijk worden gesteld dat vanuit eenzijdig verkeerskundig onderzoek geen keuze kan worden gemaakt tussen verscheidene tracés. Indien gekozen wordt voor verlenging van de ring van Geel dient hiervoor een plan-MER, een RUP en een grondige ruimtelijke analyse te worden opgemaakt om een globaal beeld van de effecten te kunnen verkrijgen.

Hoogachtend,

Ilse Moeremans
Verkeersplanoloog

Departement Mobiliteit en Openbare Werken
 Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Cel Mobiliteit en Verkeersveiligheid Antwerpen
 Anna Bijnsgebouw
 Lange Kievitstraat 111-113, bus 42, 2018 Antwerpen
 Tel. 03-224 68 11- Fax 03/224 68 99
 E-mail: mobiliteit.verkeersveiligheid@vlaanderen.be

Provincie Antwerpen
**Departement Ruimtelijke Ordening
 en Mobiliteit - Dienst Mobiliteit**
 Koningin Elisabethlei 22
 2018 ANTWERPEN

uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar / e-mail Catherine Hoebeeck Catherine.hoebeeck@mow.vlaanderen.be	Telefoonnummer Fax 03/224 68 05	datum

Betreft: Mobiliteitsstudie voor de rol van de N118 (Geel-Mol-Dessel-Retie) voor de omgeving en de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol _ eindrapport oktober 2007 _

Geachte heer/mevrouw,

Zoals afgesproken op de stuurgroepvergadering van 19 november 2007, bezorgen wij u hierbij het standpunt van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid Antwerpen m.b.t. de in titel genoemde studie.

Wij kunnen ons principieel aansluiten bij de in deze mobiliteitsstudie voorgestelde herziening inzake wegcategorisering, m.n. de selectie van de N18 tussen Mol en de E34 als secundaire weg type III en de selectie van de N118 tussen de R14 te Geel en de E34 te Retie als secundaire weg type II.

Tevens erkennen wij de problematiek betreffende de verknoping van de N118 ter hoogte van Geel en Retie en ondersteunen wij derhalve de visie van de stuurgroep inzake : 1) de doortrekking van de ringweg rond Retie tussen de N18 en de N118 *enerzijds* ; en 2) de realisatie van een nieuwe verbinding tussen de N118 en de R14 te Geel *anderzijds*.

Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of *hetzij* de oostelijke *hetzij* de noordelijke variant voor deze laatste verbinding het meest aangewezen is. In het geval geopteerd zou worden voor een noordelijke verbinding tussen de N118 en de R14, dienen de te realiseren knooppunten van deze verbinding met de primaire wegen (N19) alleszins te worden afgestemd op de besluitvorming m.b.t. het tracé van de Kempische Noord-Zuid.

Tenslotte wensen wij hierbij te bevestigen dat het doorvoeren van de in de mobiliteitsstudie vooropgestelde maatregelen (en het uitvoeren van de studies zoals opgenomen in het actieplan in hoofdstuk 9 van deze mobiliteitsstudie), zal dienen afgestemd te worden aan de beschikbare budgettaire middelen en de personeelsbezetting. Wij zullen trachten de prioriteiten binnen onze firma zoveel als mogelijk hierop af te stemmen.

Hoogachtend,

Het afdelingshoofd,
 Ir. Yvan Verbakel



Betreft: Mobiliteitsstudie N118 : advies eindrapport oktober 2007.

1) Doel.

Deze mobiliteitsstudie heeft als doel de rol van de N118 in Geel, Mol, Dessel en Retie duidelijk te bepalen binnen een visie op de regionale ontsluiting. Hierbij dient rekening gehouden te worden met projecten en planprocessen binnen het gebied gelegen tussen de E34 en de E313. De studie zal als basis dienen voor verdere beslissingen op lokaal en bovenlokaal niveau, voor de afbakeningsprocessen Geel en Mol en voor de op te stellen ruimtelijke uitvoeringsplannen.

2) Overzicht.

Het projectverloop werd opgedeeld in 3 fasen. Ten eerste de oriëntatienota met bijhorend onderzoeksrapport, ten tweede de nota met visies en concepten, alsook de evaluatie en het onderzoek van de bijhorende effecten en ten derde het eindrapport. In dit eindrapport werd het gevoerde onderzoek verder uitgewerkt. Het betreft hier dan de tracévarianten in Geel, de ringweg in Retie en de verbinding tussen N18 en N118.

Een consensus tussen alle betrokken partijen werd gevonden omtrent volgend voorstel :

- voorgestelde visie van categorisering
- de noodzaak van de doortrekking en herinrichting van de ringweg in Retie
- de noordelijke verbinding van de ring rond Geel tussen N118 en R14
- het realiseren van de verbinding N118 – N18 volgens een nog te bepalen tracé.

Op basis van deze besluiten is een actieplan en een kritisch pad voor de verschillende acties opgesteld.

3) Algemene uitgangspunten en doelstellingen.

- categorisering N118 ?
- bepalen van de maximale draagkracht van de wegen in het kader van mogelijke toekomstige economische structuur ?
- versterken openbaar vervoer (extra belbus ?, openbaar vervoer via Dessel naar Geel ?)
- oversteekplaatsen voor fietsers op N118 ?
- verbeteren veiligheid van de zwakke weggebruikers (lokale doelstelling)
- optimaliseren leefbaarheid in de kernen (lokale doelstelling)
- streven naar multimodale aanpak (lokale doelstelling)

Volgende geplande en goedgekeurde ontwikkelingen (grondgebied Dessel) zijn mee opgenomen in het eerste scenario :

- onbenutte bedrijfspercelen aan FBFC, op Stenehei en Goormansdijk
- uitbreiding Stenehei met 13 ha

Volgende plannen in ontwikkeling (grondgebied Dessel) zijn mee opgenomen in het tweede scenario :

- uitbreiding bedrijventerrein Goormansdijk
- uitbreiding Stenehei met 10 ha

Vervolgens werden 2 wegenconcepten ontwikkeld :

Concept 1 :

- invoeren van tonnagebeperkingen waardoor spreiding van vrachtwagenverkeer bekomen wordt op N18 en N118
- N19 gerealiseerd
- Verbinding Bemdekens met N118 te Retie

Concept 2 :

- N118 route voor zwaar verkeer, N18 tonnagebeperking
- Verbinding tussen N118 en N18 langs kanaal
- Verbinding tussen N118 en R14
- Tonnagebeperkingen ter hoogte van kernen

➔ concept 2 wordt weerhouden !!

Op basis van dit concept worden nu verschillende scenario's uitgewerkt, onderzocht en geëvalueerd.

Het samenvoegen van concept 2 met de geplande en goedgekeurde ontwikkelingen leidt tot volgende besluiten :

- globale toename van verkeer op N118 en afname op N18
- het verkeersluwer maken van de kernen is een randvoorwaarde voor de verzamelfunctie van de N118 te bekomen
- doortochtconcept St. Dimpna is geen optie
- een geoptimaliseerde ontsluiting van de N118 trekt geen of slechts weinig maasverkleinend verkeer tussen E313 en E34 aan
- de primaire wegen N71, R14 en N19 hebben een belangrijke rol voor de ontsluiting van de stedelijke gebieden Geel en Mol
- zowel een oostelijke als een noordelijke verbinding tussen N118 en R14 hebben belangrijke potenties

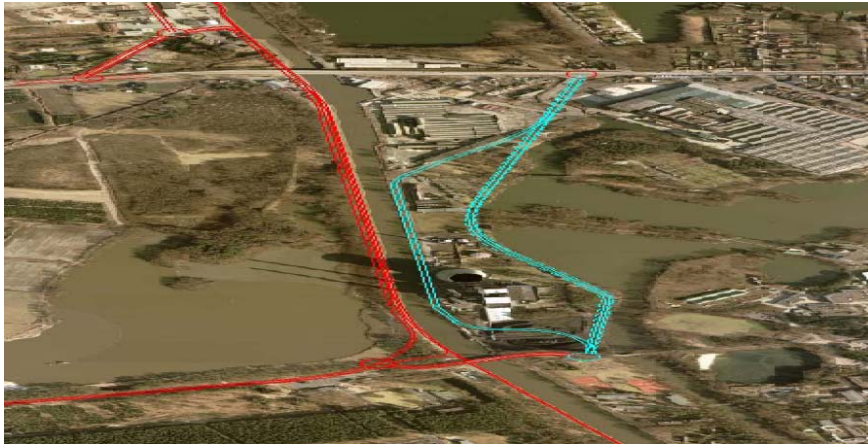
Het samenvoegen van concept 2 met de geplande en goedgekeurde ontwikkelingen, alsook de plannen in ontwikkeling geeft volgend resultaat :

- N118 geeft geen probleem. Enkel de capaciteit van de knooppunten te Geel en Retie dient met aandacht ontwikkeld te worden.
- De vooropgestelde infrastructurele maatregelen zijn noodzakelijk om de leefbaarheid in de omgeving van de N118/N18 op te lossen.
- De geplande ontwikkelingen kunnen niet plaatsvinden vooraleer de vooropgestelde infrastructurele maatregelen zijn doorgevoerd. Op het ogenblik dat deze maatregelen zijn doorgevoerd, vormt de ontsluiting van de vooropgestelde ontwikkelingen (Stenehei bv.) geen probleem.

4) Rol van de N118 voor de ontsluiting van het hoofddorp Dessel.

De N18 is momenteel de belangrijkste ontsluitingsweg voor Dessel en het noordelijk deel van Mol. Voornamelijk de ontsluiting van zwaar verkeer vormt een belangrijk probleem. Door de aanleg van een verbinding tussen de N118 en de N18 ter hoogte van de brug Mol-Donk wordt een alternatieve route voor het zwaar verkeer gecreëerd. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om tonnagebeperkingen in te stellen voor de woongebieden in beide gemeenten.

Drie tracévarianten zijn uitgewerkt (zie plan), elk met zijn voor- en nadelen. Tevens zijn ramingen gemaakt van deze tracés.



Tracé A ten zuiden van kanaal Bocholt – Herentals - Lichtstraat site Electrabel
Tracé B ten zuiden van kanaal Bocholt - Herentals – site Electrabel op dijk
Tracé C ten noorden kanaal Bochelt - Herentals

Indicatieve bruttoraming wegaanleg en verwerving gronden ten noorden van kanaal Bocholt - Herentals: 6.79 mln € à 6.88 mln € en ten zuiden van kanaal Bocholdt – Herentals: 7.56 mln € à 7.89 mln €

5) Actieplan – kritisch pad (met inbreng Gemeente Dessel).

- a) onmiddellijk te ondernemen of lopende strategische acties en planningsacties
 - a. opmaak protocol tussen de gemeenten Geel, Mol, Dessel, Retie, provincie Antwerpen en Vlaams Gewest (Dessel partner)
 - b. MER-studie nieuwe verbinding N118 – N18 (Dessel initiatief en partner)
- b) planacties op korte termijn
 - a. Herziening R.S.P.A. (Dessel partner)
 - b. Herziening gemeentelijke mobiliteitsplan (Dessel initiatief)
 - c. Opmaak RUP nieuwe verbinding N118 – N18 (Dessel initiatief en partner)
 - d. PRUP uitbreiding Stenehei fase 2 (Dessel partner)

- c) Strategische acties na bijsturing beleidsdocumenten
 - a. Realisatie bedrijventerrein Stenehei fase 2 (na verbinding N118-R14 en ring Retie)
 - b. Realisatie nieuwe verbinding N118-N18
 - c. Verhogen verkeersleefbaarheid centrum Dessel en Witgoor
- d) Economie (lokaal)
 - a. invulling onbenutte bedrijfspercelen (Stenehei, Goormansdijk)
 - b. uitbreiding regionale bedrijven Goormansdijk
- e) mobiliteit (lokaal)
 - a. herinrichting kruispunt Gravenstraat – Kastelsedijk

6) Opmerkingen Gemeente Dessel.

- gemeentelijk mobiliteitsplan is conform verklaard op 12.12.2006
- in het eindrapport is nergens melding gemaakt van de mogelijke berging van laag-radio-actief afval
- de uitbreiding van de zone Goormansdijk behelst enkel een regularisatie van bestaande bedrijven

7) Besluit.

Dit verslag wordt voorgelegd aan het College in zitting van 16 november 2007 voor definitief advies omtrent het voorliggende eindrapport.

Opgesteld te Dessel op 15 november 2007,

Luk Nuyts
Hoofd Technische Dienst



UITTREKSEL

UIT HET REGISTER DER BERAADSLAGINGEN VAN HET
SCHEPENCOLLEGE VAN DESSEL, OP DATUM VAN 16 november
2007

Tegenwoordig de dames en heren:

Kris Van Dijck - burgemeester
Ellen Broeckx, Erik Gys, Herman Minnen - schepenen
Joël Blommaerts - secretaris

37. Mobiliteitsstudie N118 : afsluitende stuurgroepvergadering.

HET SCHEPENCOLLEGE,

Gelet op de beslissing van het S.C. in zitting van 9 november 2007;

Gelet op de opgestelde nota door Luk Nuyts, hoofd technische dienst;

BESLUIT :

Akkoord te gaan met de geplande acties.

Tevens aan te dringen op het handhaven van een strakke timing met betrekking tot verdere ontwikkeling van de Stenehei.

Namens het Schepencollege:

Bij verordening;
De secretaris,

Blommaerts Joël



De burgemeester,

Van Dijck Kris

Marc Vanhee
Projectverantwoordelijke
Provincie Antwerpen
Dienst mobiliteit
Koningin Elisabethlei 22
2018 ANTWERPEN

2 11 2007

Lancering van de mobiliteit
DOBBELINGA

uw kenmerk	ons kenmerk CE/CM/9275-2007	datum 2007-11-14	dienst Verkeersdienst
contactpersoon Carine Mertens	telefoon 014-33 09 81	fax 014-33 09 79	e-mail carine.mertens@gemeentemol.be

mobilitiestudie N118

Geachte heer

Het college van burgemeester en schepenen heeft in zitting van 14 november 2007 kennis genomen van het eindrapport van de mobiliteitsstudie voor de rol van de N118 (Geel – Mol – Dessel – Retie) voor de omgeving en de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol.

Het college benadrukt de absolute voorrang te verlenen aan scenario 3 (een verbinding tussen N18 en N118 ten zuiden van het kanaal Bocholt – Herentals).

Wij zijn steeds bereid om ons standpunt toe te lichten.

Met vriendelijk groeten


Christian Elsemans
secretaris


Paul Rotthier
burgemeester

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE

ZITTING VAN: 9 november 2007

Gemeente 2470 RETIE

Provincie ANTWERPEN

AANWEZIG: Francis Schepens - burgemeester-voorzitter
David Staes, Patrick Geuens, Margriet Blockx, Lief Govaerts, Koen Claessens,
Theo Mertens - schepenen
Alois Noyens - secretaris

**20. Mobiliteitsstudie N 118 - vergadering 19.11.2007
Eindrapport**

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het eindrapport over de afstemming van de gemeentelijke visies omtrent de mobiliteitsstudie voor het statuut van de N 118.

Dit eindrapport zal besproken worden op de laatste stuurgroepvergadering die doorgaat in het Ecocentrum De Goren, Mol, Postelsesteenweg 71 op maandag 19 november 2007 om 13.30 uur.

Volgend advies bij het eindrapport zal overgemaakt worden aan de dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen :

- Het schepencollege vindt niets terug over de afleiding van zwaar verkeer via de te realiseren noordelijke verbinding N118-N19-R14.
De noodzakelijke verbinding die het woongebied Katersberg zal ontlasten kan zo ook het nog veel grotere woongebied van Retie ontlasten.
- Er kunnen conflicten ontstaan bij de herinrichting van de ringweg rond Retie, omdat de gemeente enkel kan instaan voor de (her)inrichting van gemeentewegen. Op de voorgestelde wijze zal de ringweg met het statuut van gemeenteweg een verbinding vormen tussen twee gedeelten van de N118 die het statuut van gewestweg dragen.
- Het college wenst de verknoping in Retie, houdende de doortrekking en de herinrichting van de ring in Retie en de werken omtrent de verkeersleefbaarheid van het centrum, gerealiseerd te zien op korte termijn. In het draaiboek - actieplan en kritisch pad van acties - wordt de realisatie ervan voorgesteld op korte-middellange termijn. Er worden bijv. uitvoeringsplannen op korte termijn voorzien (Kievermont-Stenehei) die o.i. onmogelijk voorafgaand kunnen goedgekeurd worden vooraleer de verknoping in Retie wordt opgelost.

Aldus gedaan in zitting met datum als hoger vermeld.

gemeentesecretaris,
(get. A. Noyens)

De burgemeester-voorzitter,
(get. C. Schepens)

Voor eensluidend uittreksel:
Retie, 10 december 2007.

Alois Noyens
gemeentesecretaris

Cis Schepens
burgemeester



Departement Ruimtelijke Ordening,
Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
Ruimtelijke Planning
Koning Albert II-laan 19 bus 11, 1210 Brussel
Tel. 02 553 83 79 - Fax 02 553 83 85
ruimtelijke.planning@rwo.vlaanderen.be

Aan de bestendige deputatie van de provincie Antwerpen

Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen

05 DEC. 2007
Mopr/06-04
(060-52)

uw bericht van
5 november 2007

uw kenmerk
MOPR/06-4/paukvap

ons kenmerk
RP 6.10/10000/101.1

bijlagen

vragen naar / e-mail
veerle.vanhassel@rwo.vlaanderen.be

telefoonnummer
02/553.81.01.

datum
02 DEC. 2007

Betreft: Mobiliteitsstudie N118 - advies

Geachte,

Op 19 november 2007 vond de afsluitende stuurgroepvergadering plaats over de mobiliteitsstudie N118. Hierbij vindt u het schriftelijk advies van departement RWO - ruimtelijke planning.

Algemeen

Hoewel de N118 niet geselecteerd is als primaire of secundaire weg, toont de studie aan dat deze weg vandaag de dag een belangrijke rol vervult voor de ontsluiting van de omliggende bedrijvigheid in de regio Geel-Mol-Dessel-Retie. Vermits Geel en Mol in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd zijn als kleinstedelijke gebieden, is het van belang dat de mobiliteitsstudie voor de rol van de N118 de nodige elementen kan aanreiken ter onderbouwing van de visie uit de lopende planningsprocessen van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol.

Verenigbaarheid met het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en daaruit voortvloeiende planningsprocessen

In de nota wordt voorgesteld om de huidige categorisering van de wegen te herzien. De selectie van de N118 tussen Mol en E34 wordt voorgesteld als secundaire weg type III en de selectie van de N118 tussen Geel en E34 als secundaire weg type II. Hierbij wordt een nieuwe, noordelijke verbinding voorzien tussen N118 en R14, die eveneens als secundaire weg II geselecteerd zou worden. Hierdoor wordt een nieuwe vlotte doorgang gecreëerd van de E34 tot de E313. Hoewel een selectied link analyse aantoont dat slechts een beperkt aandeel

verkeer de verbinding E34 E313 maakt, blijft het voorstel om de volledige N118 zonder meer te selecteren als secundaire weg II strijdig met enkele basisprincipes voor de wegcategorisering in het RSV (hiërarchie in het wegennet via boomstructuur, vermijden maasdoorsnijdingen). Het is aangewezen te onderzoeken of een weerstand (bijvoorbeeld ter hoogte van de ring rond Retie) kan worden ingebouwd in het systeem om zo geen maasdoorsnijding te creëren.

Verder wordt in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen gesteld dat er slechts in uitzonderlijke gevallen omwille van de leefbaarheid nieuwe rondwegen kunnen worden aangelegd. Een nieuwe verbinding tussen de N118 en de R14 kan dus enkel gemotiveerd worden vanuit de onleefbaarheid. Vanuit dit gegeven lijkt het dan ook vreemd dat er gekozen wordt voor een noordelijke verbinding in Geel. De oostelijke verbinding scoort immers veel beter met betrekking tot aspecten van leefbaarheid. Bovendien is de oostelijke verbinding ruimtelijk gezien eveneens beter gelegen, vermits deze aansluit bij de kern van Geel en een rechtstreekse verbinding vormt met het primair wegennet (N71 – primaire weg I). De noordelijke verbinding is ruimtelijk gezien veel minder evident, vermits deze een samenhangend landbouwgebied doorsnijdt. Het is aangewezen de keuze van tracé duidelijker te motiveren. Eventueel dient een planMER duidelijkheid te scheppen in de tracékeuze.

Het planningsproces voor landbouw, natuur en bos in de regio Neteland, waar Geel, Mol, Dessel en Retie in gelegen zijn, is afgerond. In juni 2006 werd een eindvoorstel van gewenste ruimtelijke structuur en uitvoeringsprogramma opgemaakt dat momenteel voor verdere besluitvorming voorligt bij de Vlaamse regering. Zoals aangegeven in de nota wordt in het operationeel uitvoeringsprogramma voorgesteld het gewestplan voor verschillende agrarische gebieden in de omgeving van Geel te herbevestigen. Wanneer deze gebieden worden herbevestigd, zal ook omzendbrief RO/2005/1 van toepassing zijn voor gemeentelijke en provinciale planningsinitiatieven. In de nota wordt gesteld dat de herbevestiging van het agrarisch gebied te Geel een probleem zou kunnen vormen bij de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze uitspraak dient genuanceerd te worden.

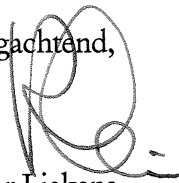
Vermits de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan steeds moet gemotiveerd worden vanuit de bepalingen of opties van een goedgekeurd ruimtelijk structuurplan, wijkt de regeling, zoals aangegeven in omzendbrief RO/2005/1, niet af van de bepalingen van het decreet houdende de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999. Aangezien een secundaire verbinding II tussen de R14 en de N118 niet voorzien is in het provinciaal ruimtelijk structuurplan en dit voorstel dus een afwijking vormt van het richtinggevend gedeelte van het structuurplan is de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan hiervoor ook zonder een herbevestiging van het agrarisch gebied niet evident. Artikel 19 van het decreet houdende de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999 stelt immers dat er enkel omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen kan worden afgeweken van het richtinggevend gedeelte van het structuurplan. De huidige nota bevat echter onvoldoende elementen om zo'n afwijking te motiveren. Bijkomend kan worden aangegeven dat wanneer in voorbereiding op de opmaak van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan een afwijking van het richtinggevend gedeelte van het structuurplan zou kunnen worden gemotiveerd, de opmaak ervan eveneens zal gemotiveerd kunnen worden als de omzendbrief RO/2005/1 van toepassing is.

Verenigbaarheid met het subsidiariteitsprincipe, provinciaal ruimtelijk structuurplan en de taken en verantwoordelijkheden van de provincie daarbij

De planningsprocessen voor de afbakening van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol zijn lopende. De zone Kievermont wordt in de nota aangegeven als plan in ontwikkeling. Hoewel er een bijkomend onderzoek werd verricht naar de impact van de ruimtelijke ontwikkelingen Kievermont te Geel, Stenehei fase 2 te Dessel en het woonwerkpark te Geel, blijft de ontwikkeling van Kievermont (13ha lokale bedrijvigheid en 5 ha stedelijke voorzieningen) opgenomen in de scenario's. Dit is echter niet evident. In ons advies van 3 juli 2007 aangaande de afbakening van het kleinstedelijk gebied Geel wordt immers gesteld: *'Er wordt voorgesteld op het verlaten militair domein Kievermont een stadsrandbos, een lokaal bedrijventerrein, een stadsmagazijn (5 ha), dag- en verblijfsrecreatie, een hippisch centrum en een hondenschool te vestigen. Tijdens de vergadering werd toegelicht dat het hippisch centrum en de hondenschool niet langer gewenst waren. De locatie wordt afgescheiden van het stedelijk weefsel van Geel door aaneengesloten landbouwgebieden waarvoor geen stedelijke invulling voorzien is. Het gewest erkent dat het verlaten militair domein een opportuniteit vormt voor reconversie. Er dient echter een functionele band te worden aangetoond tussen Kievermont en het kleinstedelijk gebied, om te vermijden dat het een geïsoleerd fragment wordt in de open ruimte, zonder binding met de stad. Indien deze plek wordt opgenomen binnen het kleinstedelijk gebied, dient de dynamiek er beperkt te blijven. Een stadsrandbos kan aannvaard worden. Harde functies als een lokaal bedrijventerrein of gemeentelijke werkplaatsen zijn op deze locatie echter niet evident zonder verdere onderbouwing. De lopende studie over de N118 vormt hierin een belangrijke randvoorwaarde.'* Het is dus van belang dat, in plaats van ervan uit te gaan dat deze bedrijvigheid op deze plaats er komt, onderzocht wordt of deze functie op deze locatie wel gewenst is. De ontwikkeling van onder meer deze zone mag niet de motivering vormen voor het vervolledigen van de R14. Het is aangewezen dit deel in de nota verder te onderbouwen en Kievermont dus niet als vaststaand gegeven te beschouwen.

Op basis van bovenstaande elementen is het aangewezen de eindnota aan te passen.

Hoogachtend,



Roger Liekens,
gewestelijk planologisch ambtenaar



Agentschap Wegen en Verkeer

Wegen en Verkeer Antwerpen

Lange Kievitstraat 111-113, bus 41
2018 Antwerpen

Tel. 03 224 68 11 - Fax 03 224 68 99

wegen.antwerpen@vlaanderen.be

Provincie Antwerpen

**Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit –
Dienst Mobiliteit**

Koningin Elisabethlei 22

2018 ANTWERPEN

Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit
DOSSIERNR° :

uw bericht van
5 november 2007

uw kenmerk
MOPR/06-4/paukvap - poststuk

ons kenmerk
16DA-U-20073161

bijlagen

vragen naar / e-mail
ir. Hans De Preter
hans.depreter@mow.vlaanderen.be

telefoonnummer
03 224 69 10

datum
30 NOV. 2007

Betreft: Mobiliteitsstudie voor de rol van de N118 (Geel-Mol-Dessel-Retie) voor de omgeving en de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol - eindrapport oktober 2007 - advies AWV

Geachte,

Zoals afgesproken op de stuurgroepvergadering van 19 november 2007, bezorgen wij u hierbij het standpunt van de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen (AWV) m.b.t. de in titel genoemde studie.

Wij kunnen ons principieel aansluiten bij de in deze mobiliteitsstudie voorgestelde herziening inzake wegcategorisering, m.n. de selectie van de N18 tussen Mol en de E34 als secundaire weg type III en de selectie van de N118 tussen de R14 te Geel en de E34 te Retie als secundaire weg type II.


Tevens (h)erkennen wij de problematiek betreffende de verknoping van de N118 ter hoogte van Geel en Retie en ondersteunen wij derhalve de visie van de stuurgroep inzake : 1) de doortrekking van de ringweg rond Retie tussen de N18 en de N118 *enerzijds* ; en 2) de realisatie van een nieuwe verbinding tussen de N118 en de R14 te Geel *anderzijds*.

Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of *hetzij* de oostelijke *hetzij* de noordelijke variant voor deze laatste verbinding het meest aangewezen is. In het geval geopteerd zou worden voor een noordelijke verbinding tussen de N118 en de R14, dienen de te realiseren knooppunten van deze verbinding met de primaire wegen (N19) alleszins te worden afgestemd op de besluitvorming m.b.t. het tracé van de Kempische Noord-Zuid.

Voor wat betreft de eventueel te realiseren nieuwe verbinding tussen de N118 en de N18 ter hoogte van Mol Donk – Dessel Goormansdijk zal op basis van de daadwerkelijke toekomstige ontwikkelingen van de bedrijvigheid in de regio (Kievermont, Stenehei, De Bemdekens, e.d.m.) dienen geëvalueerd te worden in hoeverre de aanleg van deze nieuwe verbinding noodzakelijk en verantwoord is ; en - *zo ja* - welke variant (noordelijke of zuidelijke) hierbij meest aangewezen is.

Tenslotte wensen wij hierbij te bevestigen dat het doorvoeren van de in de mobiliteitsstudie van de N118 vooropgestelde maatregelen (en het uitvoeren van de acties zoals opgenomen in het actieplan in hoofdstuk 9 van deze mobiliteitsstudie), zal dienen afgestemd te worden op de periodes waarin de vereiste budgettaire middelen hiertoe kunnen ter beschikking gesteld worden.

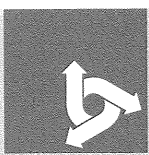
Hoogachtend,



ir. Henk Keymeulen
afdelingshoofd

Afschrift aan :

- *ir. Hans De Preter, dienstkringingenieur Geel & Vosselaar*
- *ing. Gino Van de Velde, districtschef Geel*



IOK

Intercommunale
Ontwikkelingsmaatschappij
voor de Kempen

Antwerpseweg 1 2440 Geel
T 014-58 09 91 F 014-58 97 22
info@iok.be www.iok.be
ONR 0204 212 714 RPR Turnhout

Provincie Antwerpen
Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit
Dienst Mobiliteit
De Heer Marc Vanhee
Koningin Elisabethlei 22
2018 ANTWERPEN

Prov. Antwerpen
Dienst Mobiliteit

-7 15 157

Landmeetkundige Dienst
Dossiers

uw bericht van	ons kenmerk	dienst	Geel
		Industrie	2007-12-05
uw kenmerk	contactpersoon	e-mail	telefoon
	Dimitri Deiteren	dimitri.deiteren@iok.be	014-56 27 97

Standpunt IOK inzake mobiliteitsstudie N118

Geachte heer Vanhee

De mobiliteitsstudie heeft als doelstelling de rol van de N118 in Geel, Mol, Dessel en Retie duidelijk te bepalen binnen een visie van bijkomende ruimtelijke economische ontwikkelingen en de regionale ontsluiting daarvan. In die zin zal deze studie dienen als basis voor de verdere beslissingen op lokaal en bovenlokaal niveau, als basis voor de afbakeningsprocessen Geel en Mol en voor de op te stellen RUP's.

IOK maakte tijdens de studiefase deel uit van het dagelijks bestuur, waardoor zij in een zeer nauwe relatie staat met betrekking tot de opmaak van de mobiliteitsstudie. Vooreerst kan gesteld worden dat het aangestelde studie bureau Vectris maximaal rekening heeft gehouden met de opmerkingen van het dagelijks bestuur en de stuurgroep. We kunnen aldus stellen dat er een zeer degelijk en logisch onderzoeksrapport werd afgeleverd op de laatste stuurgroepvergadering van 19 november 2007. Hoewel deze studie gebaseerd is op een model, werd er evenzeer rekening gehouden met praktijkinzichten van de stuurgroepleden.

Vervolgens leidde de mobiliteitsstudie, met het oog op goedgekeurde en geplande ontwikkelingen op vlak van bedrijventerreinen, tot een aantal cruciale elementen op vlak van wegencategorisering en nieuwe infrastructuur.

Op vlak van wegencategorisering werd vanuit de studie voorgesteld om de N118 te upgraden naar een secundaire weg type II en de N18 te downgraden naar een secundaire weg type III. IOK sluit zich aan bij dit voorstel.

Op infrastructuur vlak zijn er drie nieuwe infrastructuur van belang om de toekomstige ontwikkelingen in deze subregio op te vangen. Een eerste, maar zeer belangrijke nieuwe infrastructuur is een nieuwe verbinding tussen de N118 en de N19/R14. Hierbij werd een noordelijke of een oostelijke verbinding voorgesteld. Naar aanleiding van een gezamenlijk overleg op 5 september 2007 met de gemeentebesturen, de provincie Antwerpen en IOK, werd geargumenteed en besloten om de noordelijke verbinding als meest wenselijk naar voor te schuiven. IOK volgt dit gezamenlijk standpunt.

Ten tweede erkent IOK dat de doortrekking en de herinrichting van de ring in Retie een volgende belangrijke voorwaarde voor de huidige en toekomstige afwikkeling van het verkeer is. Zoals gesteld, dient deze ringweg een doortrekking en een herinrichting te kennen. Van cruciaal belang hierbij is dat de uitvoering van deze infrastructuurwerken door de verantwoordelijke overheden zo spoedig mogelijk opgestart worden met het oog op de ontwikkeling van het bedrijventerrein De Bempdekens.

Een laatste punt is de verbinding tussen de N118 en de N18 te Mol Donk – Goormansdijk. Hierbij wordt een noordelijke of een zuidelijke variant voorgesteld. Uit een noodzakelijke MER-procedure zal blijken welke variant als meest geschikt wordt aanzien. IOK sluit zich hier ook bij aan dat deze nieuwe verbinding als alternatieve route voor het zwaar vervoer essentieel is voor het concept van de N118 en de ontlasting van de hoofd- en de elkernen van Mol en Dessel.

In die zin zal de verbinding tussen de N118 en de N19/R14 te Geel, de doortrekking van de ringweg in Retie en de verbinding tussen de N118 en de N18 te Mol-Dessel ter hoogte van het kanaal Bocholt - Herentals primordiaal zijn.

Ten slot geven wij nog volgende slotbemerking mee. IOK onderschrijft in de eerste plaats nogmaals het belang van deze mobiliteitsstudie voor de hele subregio, waarbij de voorgestelde infrastructuur de uitvoering ervan zijn. Wel dienen deze infrastructuur zo spoedig mogelijk uitgevoerd te worden. De voorgestelde infrastructuur zijn hedentendage al van cruciaal belang om de huidige verkeersproblematiek in de diverse gemeenten op te lossen.

Een uitvoeringsgerichte aanpak staat centraal, waarbij die zaken die eerst aangepakt kunnen worden, ook eerst uitgevoerd moeten worden. Hierbij kunnen ook vele processen parallel doorlopen worden. Een strikte timing dient aldus gevolgd te worden. Een belangrijke stap hierin is de ondertekening van een protocol door de diverse betrokken partijen.

Hoogachtend

Kris Vreys
Adjunct-directeur

Guy Van Tornout
Directeur

