

PROVINCIE

ANTWERPEN

GEMEENTE

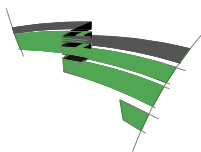
RETIE

MOBILITEITSPLAN GEMEENTE RETIE

FASE 3 : BELEIDSPLAN



**GEMEENTE
RETIE**



ENTRAF

Division of D+A Planning

Kasteelstraat 22 - 1600 St.-Pieters-Leeuw

Tel.: 02/371.02.50 Fax: 02/378.34.79

E-mail: info@daplanning.be

SEPTEMBER 2000

0. INLEIDING

0.1 PROCEDURE MOBILITEITSPLAN

In het kader van het mobiliteitsconvenant¹ dient de gemeente Retie een mobiliteitsplan op te maken. Het mobiliteitsplan vormt de beleidsmatige basis voor het realiseren van een *duurzame mobiliteit*.

Het opstellen van een mobiliteitsplan vereist een proces ('mobiliteitsplanning') dat de klassieke stappen tot opmaak van een *beleidsplan*, het opmaken van beleidskeuzen, uitvoering van acties, evaluatie en terugkoppeling doorloopt. Er zijn drie te onderscheiden delen in het proces:

1. Het mobiliteitsplan zelf omvat een oriëntatiefase, een fase van opbouw van het plan en een beleidsfase waarin het beleidsplan voor lange, middellange en korte termijn wordt bepaald.
2. De uitvoering van de acties zoals bepaald in het mobiliteitsplan, gespreid in tijd.
3. De opvolging waarin de mobiliteitsplanning en haar acties worden geëvalueerd en desgevallend bijgestuurd.

Het opstellen van het 'plan' verloopt in drie fasen:

- **Fase 1: Oriëntatiefase**
In deze fase van het planproces worden de visies van de verschillende actoren nagegaan en geconfronteerd met de relevante plannen en studies. Dit levert reeds een aantal effectieve problemen en knelpunten op. In deze fase wordt aan de hand van de probleemstelling het verder onderzoek gedefinieerd.
- **Fase 2: Opbouw van het plan**
De tweede fase omvat het voeren van bijkomend onderzoek en het ontwikkelen van een aantal scenario's 'duurzame mobiliteit'. De verschillende scenario's worden tegenover elkaar afgewogen waarna een voorkeursscenario wordt weerhouden.
- **Fase 3: Beleidsplan**
In de laatste fase wordt het voorkeursscenario verder uitgewerkt tot een volwaardig beleidsplan. Dit plan schetst krachtlijnen van de diverse actiedomeinen. Hieraan wordt eveneens een actieprogramma gekoppeld.
Hierbij aansluitend wordt tevens een voorstel uitgewerkt voor monitoring en evaluatie en wordt een organisatie voorgesteld ter uitvoering van het mobiliteitsbeleid.

Het laatste woord is echter voor de auditcommissie die het beleidsplan toetst aan het ideeëngoed van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Aan de hand van hun conclusie wordt het plan al of niet conform verklaard.

Bij een positief advies moet de gemeenteraad nog hun goedkeuring geven vooraleer het document als referentiekader mag gebruikt worden voor acties van de verschillende partners.

0.2 DE PARTNERS IN HET PROCES

Bij het opstellen van een mobiliteitsplan wordt een (mobiliteits)planningsproces gevolgd. In het kader van dit proces worden een aantal commissies opgericht die dit proces van nabij volgen en evalueren. De opgerichte commissies worden op verschillende momenten in het planningsproces geraadpleegd.

¹ Het Vlaams Gewest, steden en gemeenten, De Lijn, Mobiliteitsconvenants voor steden en gemeenten, Mobiliteitsplan

0.2.1 GEMEENTELIJK BEGELEIDINGSCOMMISSIE (GBC)

Het mobiliteitsplan ligt onder de verantwoordelijkheid van de *gemeentelijke begeleidingscommissie*. Deze commissie bestaat in hoofdzaak uit personen die van ambtswege betrokken zijn bij het opstellen van het (mobiliteits)beleidsplan. Binnen deze commissie worden beleidskeuzes gemaakt omtrent verkeer en vervoer en thema's die hiermee rechtstreeks in relatie staan. Tussentijdse documenten worden eerst en vooral aan de gemeentelijke begeleidingscommissie voorgelegd en uitvoerig besproken.

De gemeentelijke begeleidingscommissie is als volgt samengesteld:

Dhr. Adriaensen	Burgemeester	Gemeente Retie
Dhr. Claessen	Schepen	Gemeente Retie
Dhr. Raeymaekers	Schepen	Gemeente Retie
Dhr. Sterckx	Technische dienst	Gemeente Retie
Dhr. Nijs		Politie gemeente Retie
Dhr. Van De Kerkhof		Rijkswacht Arendonk
Dhr. Leys	Mobiliteitscoördinator	AWV- Antwerpen
Dhr. Peeters		AWV district Geel
Mevr. Mommen	Mobiliteitsingenieur	Provincie Antwerpen DRPM
Dhrn. Nuytemans en Hertsens	Medewerkers exploitatie	De Lijn Antwerpen
Dhr. Van Geert	Zonechef Mol	N.M.B.S.
Dhr. Bruyndonckx	Diensthofd	Dienst Scheepvaart
Dhrn. Smeets, Poté en Meert		Entraf

0.2.2 PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE

Daar het gemeentelijk beleidsplan een verfijning is van het gewestelijk en provinciaal mobiliteitsbeleid worden een aantal confrontatiemomenten ingelast waarbij de *provinciale auditcommissie* het mobiliteitsplan toetst aan de doelstellingen van de hogere referentiekaders. Hierbij wordt vooral gelet op het inhoudelijke aspect van het gemeentelijke mobiliteitsplan. Of concreet, hoe het gemeentelijk mobiliteitsbeleid past binnen de principes van duurzame mobiliteit.

De laatste fase, 'het beleidsplan'

0.3 DE LAASTE FASE, 'HET BELEIDSPLAN'

Het Mobiliteitsplan voor de gemeente Retie bevindt zich in de laatste rechte lijn. In het laatste document, **het beleidsplan**, wordt het voorkeursscenario ter realisatie van duurzame mobiliteit uit de tweede fase verder uitgewerkt.

Het voorliggende beleidsplan vormt aldus de beleidskeuze van de gemeente, het Vlaams Gewest en De Lijn. Het beleidsplan geeft de krachtlijnen en verantwoordelijkheden aan voor een geïntegreerd programma van acties voor de korte, middellange en lange termijn. Dit gebeurt, zoals het Mobiliteitshandboek voorschrijft, aan de hand van aantal *Werkdomeinen*.

In eerste instantie hebben de werkdomeinen betrekking op de inhoudelijke aspecten van het mobiliteitsbeleid.

In een tweede fase richten de werkdomeinen zich in hoofdzaak op hoe het vooropgestelde (mobiliteits)beleid kan geïmplementeerd worden.

Inhoudelijke aspecten van het mobiliteitsbeleid

- Werkdomein A: De gewenste ruimtelijke structuur en de weerslag op mobiliteit
Dit domein omvat de beschrijving van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen die een sturend karakter hebben op de mobiliteit. Strategische projecten komen aan bod binnen het gemeentelijk structuurplanningsproces (startnota).
- Werkdomein B: De gewenste ontwikkeling van het verkeersnet per modus
Dit domein maakt per verkeersnetwerk de vergelijking tussen de huidige en de gewenste toestand. Hieruit kan een pakket aan maatregelen afgeleid worden.

- Werkdomein C: De gewenste ondersteunende maatregelen
Het derde domein betreft een programma aan maatregelen die een mentaliteitswijziging (voorlichting, educatie,...) bij alle participanten in het verkeer teweeg moet brengen. Deze maatregelen bevatten dus geen ruimtelijke ingrepen.
- Werkdomein D: De gewenste samenhang tussen de modules A, B en C
Het vierde werkdomein zoekt naar samenhang tussen de verschillende hoger beschreven werkdomeinen.

Implementatie van het mobiliteitsplan

- Werkdomein E: De financiële raming
In het werkdomein E worden de verschillende maatregelen uit het actieplan gekoppeld met een financiële raming, een realisatietermijn en verantwoordelijkheid.
- Werkdomein F: De organisatie
In het laatste werkdomein wordt een voorstel tot opvolging van het mobiliteitsplan gedaan. Hierin worden afspraken gemaakt met betrekking tot de werkwijze van de begeleidingscommissie.

1. OPBOUW VAN EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID

In de tweede fase van het mobiliteitsplan – m.n. de synthesesnota (opbouw van het plan) – werden voor Retie drie scenario's uitgewerkt en geëvalueerd. Hierbij dient opgemerkt dat het laatste scenario een doortrekking is van het scenario 1. Het gaat hier om scenario's, de voorstellen binnen deze scenario's kunnen m.a.w. afwijken van de voorstellen binnen het ontwerp RSPA. Aan de hand van de evaluatie werd een voorkeursscenario (beleidsscenario) gekozen. Dit houdt in dat dit scenario het best aansluit bij de principes en doelstellingen van 'duurzame mobiliteit'.

Binnen dit onderdeel wordt aandacht besteed aan de verschillende elementen die een afweging tussen de verschillende alternatieve scenario's mogelijk heeft gemaakt en de onderbouwing van de keuze.

1.1 DE SCENARIO'S KORT SAMENGEVAT

1.1.1 TRENDSCENARIO

Dit scenario geeft een idee over de mobiliteitssituatie indien het beleid, zoals het gevoerd werd vóór de goedkeuring van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997), wordt verder gezet. In het geval van Retie kan dat hoofdzakelijk als positief worden geëvalueerd.

Uit een groot aantal goedgekeurde B.P.A.'s blijkt immers dat het bestuur van Retie streeft naar het tegengaan of beperken van ongewenste of potentieel storende ontwikkelingen, rekening houdend met de feitelijke situatie (bijv. B.P.A. 'Gemeentepark', B.P.A. 'De Bempdekens (uitbreiding)', B.P.A. 'Vossekot'; de verkavelingen 'Asberg', 'Meierend' en 'Slimakkers'.

Daartegenover staan een aantal initiatieven die als een minder positief gegeven ervaren worden, waaronder B.P.A. 'Groenstraat' en de verkavelingen 'Woonpark Postelbaan' en 'Hodonk'.

Aansluitend wordt dit scenario geconfronteerd met een toenemende lintbebouwing langs de voornaamste gewestwegen en gemeentelijke structuurwegen. De landelijke kernen en gehuchten Schoonbroek, Brand en Hodonk zullen gekenmerkt worden door een verdere uitbreiding. Alhoewel hiermee enkel de richtlijnen van het gewestplan worden gevolgd en desgevallend geen onwettige ingrepen worden gedaan, gaan deze ontwikkelingen wel ten koste van de open ruimte en de verkeersveiligheid en -leefbaarheid (o.a. door de toename van het autogebruik).

In dit trendscenario worden de lokale wegen behouden zoals ze thans zijn. Een onderverdeling naar lokale verbindingswegen, lokale ontsluitingswegen en woonstraten wordt niet doorgevoerd. De belangrijkste infrastructuurmaatregel die in het trendscenario wordt opgenomen is de optimalisering van de westelijke ring met de doortrekking van de Veldenstraat, waarmee een betere ontsluiting wordt bekomen naar zowel de N18 – Turnhoutsebaan (naar afrittencomplex nr. 25) als naar de N118-Europalaan (naar afrittencomplex nr. 26), zonder het centrum (bijkomend) te belasten.

1.1.2 SCENARIO 1

Inzake wonen, bedrijvigheid, natuurlijke structuren, open ruimte en lijninfrastructuren volgt dit **eerste scenario** het RSV. Het principe van inbreiding en verdichting geldt zowel voor het wonen als voor het werken. Een eventuele nood aan bijkomende uitbreidingsmogelijkheden van de bebouwing wordt opgevangen in de hoofdkern van Retie, andere woonuitbreidingsgebieden worden niet meer aangesneden. Een verder uitbreiding van bedrijfvenzone wordt opgevangen langs de Veldenstraat. De resterende open ruimte wordt maximaal gevrijwaard in dit scenario.

In het eerste scenario wordt de N18 Turnhout – Mol als hoofdontsluiting van Retie beschouwd. In die optiek wordt de verbinding tussen de N18 – Turnhoutsebaan en de N118 – Europalaan langs de Veldenstraat niet weerhouden. Het deeltracé van de N18: Turnhoutsebaan – Peperstraat – Sint-Martinusstraat wordt heringericht en niet langer beschouwd als secundaire weg, terwijl de route Pijlstraat – Sint-Paulusstraat – Nieuwstraat een functieverhoging ondergaat tot secundaire weg. Het op- en afrittencomplex nr. 26 dat via de N118 – Europalaan Retie verbindt met de E34 wordt geëlimineerd en sluikverkeer tussen de N18 en N118 wordt onmogelijk gemaakt. De N118 wordt ingericht als langzaam verkeer verbinding, terwijl voor de N18 alternatieve fietsroutes worden gezocht.

Door middel van een verbetering van het openbaar vervoeraanbod en een verbetering van de voorzieningen voor de langzame vervoerswijzen, wordt enerzijds een optimale bereikbaarheid en anderzijds een verhoging van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid beoogd. De bestaande buslijnen worden vervangen door twee lijnen, één tussen Turnhout en Mol langs de N18 en één langs de N118 tussen Arendonk en Geel. Het kruispunt tussen beide, in het centrum van Retie, wordt ingericht als openbaar vervoersknooppunt. Als 'feeder' van deze twee lijnen wordt een belbus ingezet om de kleinere gebieden niet te versteken van het openbaar vervoer. Ter hoogte van het op- en afrittencomplex nr. 25 van de E34 wordt een P+R /carpoolparking voorzien.

1.1.3 SCENARIO 2

Wat betreft de ruimtelijke ontwikkelingen, wordt gerefereerd naar de structuur die in het eerste scenario werd voorgesteld.

Inzake wegencategorisering wordt in dit **tweede scenario** de visie gevolgd van het in opmaak zijnde provinciale ruimtelijk structuurplan, waarbij de N118 – Europalaan wordt opgewaardeerd als secundaire weg type I en de N18 tussen Retie en Turnhout wordt weerhouden als secundaire weg type III. De optimalisatie van de ring gaat in dit scenario gepaard met de doortrekking van de Veldenstraat. Ter ondersteuning van die wegencategorisering zou in dit scenario het op- en afrittencomplex nr. 25 eveneens afgesloten worden. Om te voorkomen dat het gebruik van de N118-Europalaan, als secundaire weg type I, wordt afgewenteld op de straten in het centrum van Retie dringt zich bovendien een 'harde' herinrichting op in de N18 – Sint-Martinusstraat, waarbij op korte termijn kan worden gedacht aan de invoering van éénrichtingsverkeer en wel in de richting van Mol. Teneinde de lijnvoering van de bus in beide richtingen te handhaven, zal in de Sint-Martinusstraat een vrije busbaan noodzakelijk zijn, voor bussen richting Retie. Wat betreft de uitwerking van het fietsroutenetwerk en het openbaar vervoer lopen beide scenario's ongeveer gelijk. Met dien verstande dat het belang van een parallelle fietsroute langs de N18 tussen Retie en Turnhout afneemt, door zijn selectie als secundaire weg type III.

1.2 Beleidsopties en doelstellingen

1.2 BELEIDSOPTIES EN DOELSTELLINGEN

Hierna worden in het kort de bestaande doelstellingen van het Vlaams Gewest en een aantal algemene doelstellingen voor de gemeente belicht.

1.2.1 DOELSTELLINGEN VLAAMS GEWEST

Aan de basis van een duurzame ontwikkeling van Vlaanderen liggen een aantal doelstellingen die opgenomen zijn in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Ontwerp Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen. Deze algemene doelstellingen op regionaal niveau streven vooral naar een betere leefbaarheid, een daling van de verkeersonveiligheid en een meer duurzame keuze van vervoerswijze.

Het betreft de volgende doelstellingen:

- Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen;
- De verplaatsingsmogelijkheden voor alle doelgroepen naar alle deelgebieden op een selectieve en billijke manier waarborgen;
- Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid minstens op het huidige niveau handhaven;
- De trendmatige daling van de verkeersonveiligheid verder zetten.

1.2.2 DOELSTELLINGEN PROVINCIE ANTWERPEN

Het Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen stelt de volgende basisdoelstellingen voorop voor de provincie Antwerpen:

- Opnieuw aansluiten bij de natuurlijke structuur
- Omgaan met fragmentatie en verstedelijking

- Handhaven van een sterke en geconcentreerde ruimtelijk-economische structuur en ondersteuning van gemeenten in het buitengebied
- Differentiëren van de bereikbaarheid
- Fundamenteel verhogen van stedelijke en open ruimte kwaliteiten door ontwerp en inrichting

1.2.3 ALGEMENE DOELSTELLINGEN GEMEENTE RETIE

- De centrumfunctie van Retie moet verder uitgebouwd worden met respect voor de draagkracht van de gemeente;
- Bijkomende woongelegenheden moeten geconcentreerd worden in de kernen, met prioriteit voor Retie;
- De landelijke delen moeten behouden blijven;
- De kwaliteit van het openbaar domein in de verblijfs- en centrumgebieden moet opgewaardeerd worden; hierbij is die kwaliteit van het centrum prioritair.
- De verkeersdruk in het centrum van Retie moet verminderd worden;
- De doorstroming van het openbaar vervoer doorheen het centrum van Retie en langs de belangrijkste structuurwegen moet verbeterd worden;
- Verbetering van het openbaar vervoeraanbod in de verschillende richtingen;
- De veiligheid aan de schoolpoorten en de fietsroutes moet verbeterd worden;
- Door middel van een aantal flankerende maatregelen zoals vervoermanagement, tarifiering parkeren, sensibilisering, informatie en handhaving moet het gevoerde duurzame mobiliteitsbeleid ondersteund worden;
- Een verhoging van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid wordt nagestreefd.

1.3 TOETSINGSCRITERIA

De opgestelde scenario's zullen getoetst worden aan een aantal criteria om hun intrinsieke kwaliteit te evalueren en alternatieven onderling af te wegen.

Deze toetsingscriteria zijn enerzijds afgeleid uit een aantal korte termijn doelstellingen die volgen uit de probleemstelling en anderzijds uit een aantal lange(re) termijn doelstellingen die samenhangen met de algemene beleidsdoelstellingen.

1.3.1 TOETSINGSCRITERIA OP KORTE TERMIJN

Op basis van de hierboven aangehaalde problemen kunnen voor Retie de volgende toetsingscriteria op korte termijn worden opgesteld:

- | | |
|-----------|--|
| TC-KT 1: | Het categoriseren van de verkeersinfrastructuur; |
| TC-KT 2: | Verbeteren van de veiligheid voor voetgangers en fietsers; |
| TC-KT 3: | Verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer in het centrum en op de gewestwegen; |
| TC-KT 4: | Verbeteren van de openbaar vervoerrelaties met deel- en buurgemeenten; |
| TC-KT 5: | Verbeteren van de openbaar vervoerrelaties met Turnhout, Geel en Mol; |
| TC-KT 6: | Betere voorzieningen voor de fietsers op de hoofdassen; |
| TC-KT 7: | Veiligere schoolomgevingen; |
| TC-KT 8: | Betere voorzieningen voor de voetgangers in de centra; |
| TC-KT 9: | Verminderen van het onveiligheidsgevoel; |
| TC-KT 10: | Terugdringen van het sluikverkeer. |

1.3.2 TOETSINGSCRITERIA OP LANGE TERMIJN

Aangezien met de opgestelde scenario's wordt gestreefd naar een ruimtelijk en verkeerskundig 'ideaalbeeld', moeten zij tevens getoetst worden aan de algemene beleidsdoelstellingen zoals geformuleerd in het RSV en het Ontwerp Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen, en aan de beleidsdoelstellingen die door de gemeente Retie werden geformuleerd.

Algemene criteria

TC-LT 1:	Het beheersen van de mobiliteitsvraag;
TC-LT 2:	Het aanpassen van het vervoeraanbod met het oog op een verschuiving naar meer multimodale en intermodale vervoeralternatieven;
TC-LT 3:	Bindende afspraken in functie van een éénduidig en efficiënt verkeers- en vervoerbeleid;
TC-LT 4:	Het bewaken van de consistentie op niveau van de planning (mobiliteitsplan) en de uitvoering (bijakten) tussen het beleid van de andere sectoren;
TC-LT 5:	Het creëren van een maatschappelijk draagvlak door een gerichte communicatie, vorming en wederzijdse dialoog;
TC-LT 6:	Binnen de huidige begrotingsmiddelen komen tot een optimale aanwending van de financiële middelen tussen en binnen de verschillende vervoermodi;
TC-LT 7:	Het genereren van bijkomende financiële middelen en het creëren van een kader dat projectorganisatie toelaat;
TC-LT 8:	Milieuzorg en zorg voor de verkeersveiligheid maken volwaardig deel uit van het verkeers- en vervoerbeleid.

Criteria in verband met het duurzaam karakter van het mobiliteitsbeleid voor Retie

TC-LT 9:	Verdere uitbouw van de centrumfunctie van Retie, rekening houdend met de nabijheid van Turnhout, Geel en Mol;
TC-LT 10:	Vrijwaren van de landelijkheid van de overige kernen;
TC-LT 11:	Verbeteren van de kwaliteit van het openbaar domein in de verblijfs- en centrumgebieden;
TC-LT 12:	Betere ontsluiting van de tewerkstellingszones d.m.v. alternatieve vervoerwijzen;
TC-LT 13:	Verhogen aandeel openbaar vervoer in de mobiliteit;
TC-LT 14:	Beheersing van het doorgaand verkeer;
TC-LT 15:	Ondersteunen van het gevoerde mobiliteitsbeleid - handhaving.

De volgende tabel biedt een overzicht van de toetsing van de scenario's aan de geformuleerde criteria.

Tabel 1: Toetsing scenario's aan criteria

Algemene criteria	Trend	Scenario1	Scenario2
Beheersing mobiliteitsvraag	-	0	0
Aanpassing vervoeraanbod met een verschuiving naar meer multimodale en intermodale vervoeralternatieven	-	+	+
Bindende afspraken in functie van een éénduidig en efficiënt verkeers- en vervoerbeleid	-	+	+
Consistentie op plannings- en uitvoeringsniveau tussen beleid en andere sectoren	-	+	+
Creëren van een maatschappelijk draagvlak	-	+	+
Optimale aanwending van de financiële middelen tussen en binnen de verschillende vervoersmodi	-	0	0
Bijkomende financiële middelen genereren en kader creëren voor projectorganisatie	-	-	-
Milieuzorg en zorg voor verkeersveiligheid	0	+	+
Korte termijn criteria	Trend	Scenario1	Scenario2
Categorisering verkeersinfrastructuur	-	+	++
Verbeteren van de veiligheid voor voetgangers en fietsers	0	+	+
Verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer in het centrum en op de gewestwegen	-	+	++
Verbeteren van de openbaar vervoerrelaties met deel- en buurgemeenten	-	++	++
Verbeteren openbaar vervoerrelaties met Turnhout, Mol en Geel	-	+	+
Betere voorzieningen voor de fietsers op de hoofdassen	+	+	+
Veiligere schoolomgevingen	+	+	+
Betere voorzieningen voor de voetgangers in de kernen	+	+	+
Verminderen van het onveiligheidsgevoel	0	+	+

Terugdringen van het sluikverkeer in de woonomgeving	0	+	+
Lange termijn criteria	Trend	Scenario1	Scenario2
Uitbouwen en versterken centrumfunctie Retie	0	+	+
Vrijwaren van de landelijkheid	-	+	+
Verbeteren van de kwaliteit van het openbaar domein in de verblijfs- en centrumgebieden	-	+	+
Betere ontsluiting van de tewerkstellingszones d.m.v. alternatieve vervoerwijzen	-	+	++
Verhogen aandeel openbaar vervoer in de mobiliteit	-	+	+
Beheersing van het doorgaand verkeer	-	+	+
Versterken en bundelen van de ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente	-	++	++
Infrastructureel aanpassen van wegbeeld aan de wegcategorisering	-	-	++
Ondersteunen van het gevoerde mobiliteitsbeleid - handhaving	+	+	++

Evaluatie scenario's

1.4 EVALUATIE SCENARIO'S

1.4.1 EVALUATIE TRENDSCENARIO

Het verder zetten van het huidige beleid inzake ruimtelijke ordening zal naar de toekomst toe zowel positieve als negatieve gevolgen hebben. In een aantal gevallen wordt er immers gestreefd naar verdichting en versterking van de bestaande kernen, zodat een verdere versnippering van de open ruimte wordt tegengegaan. Anderzijds wordt die versnippering in de hand gewerkt door de invulling van een aantal minder gunstig gesitueerde woonparken. Deze invullingen en ontwikkelingen worden door het geldende gewestplan echter gerechtvaardigd en betekenen dus niet meteen dat het gemeentelijk ruimtelijk beleid hier schuld treft.

De toenemende lintbebouwing langs de meeste gemeentelijke structuurwegen en de lineaire ontwikkeling van bedrijven en baanwinkels langs de N18 (tussen Retie en Mol) werken de verkeersonleefbaarheid en –onveiligheid verder in de hand, terwijl anderzijds extra gemotoriseerd verkeer wordt gegenereerd.

De autonome groei van het gemotoriseerde verkeer zal er tevens voor zorgen dat de verkeersproblemen in Retie naar verwachting nog zullen groeien, met negatieve gevolgen voor de verkeersdoorstroming (en dus ook de bereikbaarheid) en de verkeersleefbaarheid, en dan voornamelijk in het centrum.

Het doortrekken van de Veldenstraat naar de N118 - Europalaan, betekent dat de KMO-zone beter wordt ontsloten, terwijl het vrachtverkeer door het centrum zal dalen.

Het stimuleren van de omleidingsweg, zal bijdragen tot een verkeersluwer karakter in het centrum, op voorwaarde dat de straten gelegen binnen de omleidingsweg, heringericht worden.

Indien die herinrichting niet efficiënt blijkt dan zullen de inspanningen na verloop van tijd (volledig) gecompenseerd worden door de toename van het verkeer, terwijl van verkeersleefbaarheid geen sprake meer is.

Omdat het openbaar vervoer geen nieuwe impulsen kent, terwijl de huidige lijnvoering wordt aangehouden en er slechts marginale verbeteringen worden doorgevoerd, zal dit vervoer er niet in slagen om een groter marktaandeel te bereiken omdat de concurrentiepositie t.o.v. personenautovervoer er niet op verbetert mede onder invloed van het gebrek aan doorstromingsmaatregelen.

Het aandeel van het fietsverkeer zal eveneens, door het gebrek aan het voorzien van goede en veilige fietsvoorzieningen, stagneren en mogelijk zelfs achteruitgaan. Immers doordat de fietser geconfronteerd wordt met steeds intensievere verkeersstromen en het gebrek aan goede en veilige voorzieningen, neemt de subjectieve verkeersonveiligheid toe, waardoor de motivatie om utilitaire verplaatsingen per fiets te maken nog meer daalt.

1.4.2 EVALUATIE SCENARIO 1

Ruimtelijk wordt met dit scenario gestreefd naar versterking en verdichting van de verschillende kernen – waarbij enkel de woonuitbreidingsgebieden aansluitend bij de hoofdkern (Retie) nog worden aangesneden (indien noodzakelijk) – teneinde de landelijkheid van de overige kernen te vrijwaren. De bestaande bebouwing wordt verder afgewerkt, terwijl de woonparken langs het kanaal Schoten – Dessel niet verder worden ingevuld, zodat de impact op de open ruimte wordt beperkt.

Gezien de directe aansluiting bij de kern van Retie, wordt in dit scenario een uitbreiding toegestaan van de bestaande KMO-zone tussen de N18 en de N118. Aan de lineaire ontwikkeling langs de N18 wordt een halt toe geroepen.

In dit scenario wordt, uitgaande van een beperkt gewijzigde infrastructuur, nagegaan op welke wijze de bereikbaarheid van de verschillende kernen, wijken en tewerkstellingszones kan verbeterd worden, waarbij vooral de nadruk komt te liggen op het stimuleren van het openbaar vervoer en de langzame vervoerwijzen.

Evenals in het trendscenario, wordt het gebruik van de westelijke omleidingsweg gestimuleerd, waardoor kansen tot opwaardering van het centrum worden geboden.

In dit scenario kennen verschillende intergemeentelijke gewestwegen een functiedegradatie met onder meer als gevolg dat betere openbaar vervoer- en fietsverbindingen gecreëerd kunnen worden op de N118 – Europalaan. Deze maatregel wordt tevens ondersteund door het invoeren van een tonnenmaatbeperking in die weg, waardoor al het zwaar verkeer gedwongen wordt gebruik te maken van de N18 – Turnhoutsebaan, waardoor de Veldenstraat niet hoeft te worden doorgetrokken naar de N118. Deze maatregel heeft bovendien positieve gevolgen voor het centrum (minder zwaar verkeer, hogere verkeersveiligheid en –leefbaarheid).

M.b.t. het openbaar vervoer wordt, naast de verbindende lijnen (over de N18 en de N118), een lokaal net opgezet dat van flexibele aard is: een belbussysteem. Dit systeem fungeert zowel als feeder voor de beide stamlijnen, terwijl hiermee tevens inter(deel)gemeentelijk openbaar vervoer kan worden verzorgd (quasi) op maat. Op die manier wordt voor de dun bebouwde gebieden een alternatief voorgesteld voor de auto, terwijl tevens de binnengemeentelijke verbindingen met het openbaar vervoer aanzienlijk kunnen worden verbeterd.

Door het centrum verkeersluw te maken (door stimuleren van het gebruik van de omleidingsweg en herinrichting van de centrumstraten) wordt een belangrijk knelpunt inzake doorstroming van het openbaar vervoer geëlimineerd, terwijl in datzelfde centrum een openbaar vervoerknooppunt wordt voorzien.

Ook het fietsroutenetwerk wordt in dit scenario aanzienlijk uitgebreid, door het voorzien van directe verbindingen naar de verschillende interne verkeersgenererende polen, niet alleen middels fietsvoorzieningen langs de belangrijkste structuurwegen maar ook door het aanbieden van alternatieve routes daarbuiten.

Alhoewel de keuze van het verplaatsingsmiddel niet kan worden afgedwongen, zullen door het aanbieden van goede alternatieven inzake het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen, de alternatieve vervoerwijzen in een betere positie belanden waardoor zij beter kunnen concurreren met de auto, waardoor in ieder geval een valabel verplaatsingsalternatief wordt aangeboden.

1.4.3 EVALUATIE SCENARIO 2

Naar ruimtelijke ordening toe, blijft het streven naar versterking en verdichting van de verschillende kernen een hoofddoelstelling. Belangrijke randvoorwaarden zijn:

- het niet aansnijden van de woonuitbreidingsgebieden die niet aansluiten bij de hoofdkern (Retie);
- de afwerking van de bestaande bebouwing
- geen verdere invulling van de woonparken langs het kanaal Schoten – Dessel, teneinde de negatieve gevolgen daarvan voor de open ruimte tot een minimum te beperken.

De uitbreiding van de bestaande KMO-zone tussen de N18 en de N118 blijft – gezien de directe aansluiting bij de kern van Retie – ook in dit scenario weerhouden. De lineaire ontwikkeling van bedrijven en baanwinkels langs de N18 – Molsebaan wordt gestopt.

In dit tweede duurzame scenario wordt de visie van het in opmaak zijnde provinciale ruimtelijke structuurplan gevolgd, waarbij de route N18 (Molsebaan) – N118 (Europalaan) wordt geselecteerd als secundaire weg type I en de N18 tussen Retie en Turnhout wordt weerhouden als secundaire weg type III.

Voornoemde (concept)visie leidt tot het besluit dat de huidige omleidingsweg te Retie aan de verkeerde zijde van het centrum ligt. De aanleg van een oostelijke omleidingsweg rond Retie wordt om diverse redenen niet opportuun geacht.

Evenals de voorgaande scenario's wordt ook in dit scenario geopteerd voor het stimuleren van het gebruik van de bestaande omleidingsweg, op voorwaarde dat voldoende garanties worden ingebouwd tot behoud van de leefbaarheid en veiligheid op de omleidingsweg, terwijl de centrumstraten binnen de omleidingsweg een 'harde' inrichting kennen zelfs gepaard gaande met het invoeren van éénrichting verkeer in de Sint-Martinusstraat en de aanleg van een vrije busbaan in diezelfde straat.

Het doortrekken van de Veldenstraat als noordelijk sluitstuk van de ring rond Retie, maakt theoretisch gesproken een opwaardering van de N118 – Europalaan mogelijk, onder voorwaarde dat de nodige maatregelen worden uitgevoerd op de N18 (waaronder het afsluiten van het op- en afrittencomplex nr. 25).

In de praktijk zal de N18 – Turnhoutsebaan haar karakter als interlokale verbindingsweg behouden, maar de doorstroming van het openbaar vervoer zal voorop staan, hetgeen zich kan manifesteren in een verminderde verkeersafwikkeling/doorstroming op die as.

Door de Veldenstraat op te waarderen als sluitstuk van de ring ontstaat er weliswaar een conflict tussen de de ontsluitings- en stroomfunctie van de weg. Bovendien wordt de bestaande opdeling van de KMO-zone door de Veldenstraat daardoor bevestigd en versterkt.

De openbaar vervoerstructuur die in het eerste scenario werd voorgesteld (primaire- secundaire as en belbussysteem) blijven ook in dit scenario weerhouden, zodat naast een bediening van de verschillende kernen en de verbindingen met de buurgemeenten, ook een ontsluitingsalternatief wordt voorgesteld voor de dun bebouwde gebieden.

De fietsvoorzieningen in dit scenario zijn quasi identiek aan die van het eerste scenario, met dien verstande dat een parallelle voorziening voor de N18 – Turnhoutsebaan zich niet meer opdringt, terwijl de doorsteek tussen de Slijkstraat en de Boesdijkhofstraat in het gedrang komt.

Ook dit scenario biedt, evenals het eerste scenario, méér kansen om de alternatieve vervoerwijzen te stimuleren, met dien verstande dat dit scenario een ontsluitingsweg voor een KMO-zone a.h.w. misbruikt om de gewenste wegencategorisering te bereiken.

Dientengevolge zullen er mogelijk méér conflicten optreden in de Veldenstraat.

Ingevolge de gewenste wegencategorisering zal de omrijfactor verhogen. Het aantal afgelegde autokilometers kan echter worden verlaagd door een verschuiving van auto naar fiets of te voet te realiseren, voor de korte verplaatsingen binnen de gemeente.

1.5 SELECTIE SCENARIO DUURZAME MOBILITEIT

Het voorkeursscenario is een scenario waarbij het accent ligt op het sturen van de mobiliteit door middel van ruimtelijke ontwikkelingen, maatregelen die de vrijheidsgraden van het gemotoriseerde verkeer beperken en die van de alternatieve vervoerwijzen juist vergroten.

1.5.1 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Wonen

Tegemoet komend aan de uitgangspunten van het RSV zal Retie de bestaande woongebieden verder afwerken en de resterende open ruimte vrijwaren van bebouwing. In de kernen van Retie, Schoonbroek en Brand wordt gestreefd naar inbreiding en verdichting, middels een aantal projecten die voorgesteld worden in de woningbehoeftestudie. Om de verwachte toename van de bewoning (en dus ook het aantal woningen) op te vangen, wordt een maximale dichtheid vooropgesteld van 15 wo/ha voor kernen in het buitengebied.

Het voorzieningenniveau wordt opgetrokken tot een niveau dat beantwoordt aan de draagkracht van elk van de voornoemde kernen. Binnen het RSPA wordt Retie geselecteerd als hoofddorp type II, Schoonbroek en Brand zijn niet weerhouden als woonkernen en hebben bijgevolg minder ontwikkelingskansen dan Retie.

De gemeente zal bovendien enkel die woonuitbreidingsgebieden aansnijden, die aansluiten bij of gelegen zijn in de kern van Retie (zones Burchtstraat, Hulsche Akkers en West Lage Weg). Het woonuitbreidingsgebied Groene Dijk, ten zuiden van Brand, wordt bijgevolg niet aangesneden. Ook de woonparken langs het Kanaal Schoten-Dessel (Reties Goor) worden niet verder uitgebouwd. Hier wordt geopteerd om deze landschappelijk te integreren in het waardevol agrarisch gebied en de omgevende natuurgebieden. Het wonen zal hier bijgevolg ondergeschikt zijn aan de landschappelijke, recreatieve en ecologische uitbouw van de omgeving.

Bedrijven

De gemeente streeft naar een bundeling van bedrijvigheid in de bestaande KMO-zone, tussen de N18 en de N118 en aansluitend bij de kern van Retie. Deze zone dient bijkomend ontsloten te worden in de richting van de N118 – Europalaan, en dit middels de doortrekking van de omleidingsweg (ring).

Het bedrijventerrein kan eventueel, rekening houdend met het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan, worden uitgebreid langs de Veldenstraat, doch met een bufferzone, aan de kern met Retie.

Het bedrijf, gelegen de langs de Groenstraat (in woongebied) zal op termijn geherlokaliseerd worden. (De melkerij zoekt zelf reeds naar een nieuwe locatie).

Teneinde de (mogelijke) visuele en geluidshinder van de KMO-zone tussen de N18 en de N118 tot een minimum te beperken, worden groene bufferstroken aangebracht. Ook daar waar verschillende functies (wonen, werken, natuur en landbouw) in conflict komen met elkaar, worden maatregelen genomen om deze functies opnieuw in overeenstemming te brengen.

De gemeente stelt bovendien dat grote baanwinkels niet toegestaan zijn in Retie. Kleinere daarentegen wel, maar dan wel uitsluitend in het centrum (binnen de bebouwde kom), zodat een uitbreiding van de lintbebouwing wordt tegengegaan.

Open ruimtestructuren, natuur- en groengebieden

T.a.v. de open ruimte worden de volgende doelstellingen geformuleerd:

- resterende open ruimte maximaal vrijwaren, met behoud en versterking van de typische openheid en de kenmerkende kleine landschapselementen;
- open ruimtec corridors tussen de verschillende kernen behouden en versterken;
- gefragmenteerde woongebieden en uitgespreide lintbebouwing inpassen in de open ruimte;
- geëigende landschap in blokkenpatroon van het Retiese Goor en de Retiese Aard behouden en versterken.

Naar de natuur- en groengebieden toe, betreft het voornamelijk:

- de uitbouw van de rivier- en beekvalleien tot een samenhangende ecologische structuur met randvoorwaarden voor de landbouw. Speciale aandacht voor de doorgang van de Kleine Nete door de kern van Retie en de doorgang van de Zwarte Nete door de kern van Brand;
- behoud, versterking en integratie van de bos-, landschaps- en recreatieve structuren tot samenhangende gehelen: de ‘E van Retie’ in het westen en het ‘Parelsnoer’ langs het Afwateringskanaal van Arendonk en het Kanaal Schoten-Dessel in het oosten van de gemeente.

1.5.2 VERKEERSNETWERKEN.

Wegenstructuur – categorisering der wegen

Inzake de ontsluiting van Retie bestaat consensus omtrent de visie die stelt dat de N18 – Molsebaan (tussen Mol en Retie), de ‘doorgetrokken’ westelijke ring (Veldenstraat – Pijlstraat – Sint-Paulusstraat – Nieuwstraat) en de N118 – Europalaan (tussen Retie en de E34) de hoofdontsluitingsader van de gemeente vormt. Deze route dient bijgevolg als secundaire weg type II te worden weerhouden. Om deze keuze hard te maken, moeten maatregelen worden genomen op de N18 tussen het centrum van Retie en de E34.

De selectie van de N18 tussen Retie en Turnhout als secundaire weg type III (openbaar vervoer en langzaam verkeersas) – zoals voorgesteld in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen-, wordt door het gemeentebestuur onderschreven.

Indien een afrit van de E34 dient te verdwijnen, verdwijnt bovendien best de afrit 25 i.p.v. 26. Dit ondersteunt immers de selectie van de N18 als langzame verkeersas. Het verkeer dient dan wel op een andere wijze te worden afgewikkeld. Hiertoe is de optimalisatie van de N19 (Kasterlee) noodzakelijk. De hoofdontsluiting naar de E34 van de regio kan dan gebeuren via de N71 en de N19.

De geringe verkeersintensiteiten op de N123, in de richting van Postel, worden geaccepteerd.

T.a.v. het probleem van doorgaand vrachtverkeer in de richting van de E34, stelt het gemeentebestuur dat de N19 moet ingeschakeld worden om het zwaar verkeer vanuit Geel en Mol op te vangen, zodat de kern van Retie hiervan gevrijwaard kan worden.

Het probleem van het sluikverkeer in de Langedijk, in de richting van de E34, wordt door het gemeentebestuur erkend, maar het doorknippen van de route wordt niet meteen als het meest wenselijk beschouwd. De gemeente is eerder geneigd om een gecombineerd gebruik (auto – fiets) toe te laten, evenwel zonder het sluikverkeer te stimuleren. Het nemen van afdoende verkeersremmende maatregelen vormen in die optiek de belangrijkste maatregelen.

Fietsverkeer

Om de groei van het autoverkeer te beheersen en om een modal-shift te bekomen voor de korte verplaatsingen binnen de gemeente, wordt de uitbouw van een geoptimaliseerd functioneel fietsroutenetwerk nagestreefd, zoals voorgesteld in het tweede duurzame scenario.

Belangrijke doelstellingen binnen dit functioneel netwerk zijn:

- een hiërarchisch opbouw bestaande uit non-stophoofdroutes, bovenlokale routes en lokale routes;
- het voorzien van vrijliggende fietsvoorzieningen langs de gewest- en provinciewegen. Alternatieve en betere routes zijn de minder drukke en parallel gelegen lokale wegen. Dit is ondermeer het geval voor het noordelijke deeltracé van de N18, gezien de verkeersfunctie die aan deze weg wordt toegekend;
- het wegwerken van de bestaande knelpunten voor het fietsverkeer;
- een verdichting van het fietsroutenet tussen de 'grote' mazen van het netwerk langs de gewestwegen, door een net van lokale fietsroutes;
- in samenhang met het voorgaande punt, dienen zoveel mogelijk recht-op-recht routes gecreëerd te worden. Daartoe worden een aantal fietsdoorsteken voorzien die de continuïteit van de fietsvoorzieningen garanderen en tevens kortere/snellere verbindingen realiseren naar het centrum;
- het voorzien van de nodige stallingsvoorzieningen op de daartoe aangewezen plaatsen – o.a. in de verschillende kernen en dan vooral in de kern van Retie – en het garanderen van de complementariteit met het openbaar vervoer

In de centra moeten de vrijheidsgraden van de voetganger worden verhoogd, enerzijds door de snelheid van het autoverkeer aan banden te leggen en anderzijds door de herinrichting van de doortochten door de verschillende kerngebieden en het beveiligen van de schoolomgeving en de routes naar en van de scholen.

Openbaar vervoer

Het bestuur wenst het openbaar vervoer in haar voorkeursscenario te versterken, en dan met name op de relaties naar Mol, Geel en Turnhout. Deze gemeenten beschikken immers beide over een station, die zoals voorgesteld in het voorontwerp ruimtelijk structuurplan Antwerpen worden uitgebouwd tot belangrijke openbaar vervoerknooppunten. In het ontwerp RSPA zijn Mol en Geel immers geselecteerd als provinciale openbaar vervoersknoten en Turnhout geselecteerd als nationaal knooppunt.

In die optiek lijkt de selectie van het noordelijk deel van de N18 – Turnhoutsebaan – Provinciebaan als secundaire weg type III (openbaar vervoer- en langzaam verkeersas) het meest logisch. Deze openbaar vervoersas kan – in tegenstelling tot het gemotoriseerd (doorgaand) verkeer – wel door het centrum van Retie blijven bewegen.

Ook op de N118 (as Arendonk – Geel) kan een stamlijn voor het openbaar busvervoer worden uitgebouwd, zodat de kern van Retie als een belangrijk overstappunt gezien kan worden.

Deze twee stamlijnen moeten passen binnen een regionaal openbaar vervoernetwerk en dienen een vlotte aansluiting te realiseren met de eerder genoemde stations. Een hoge frequentie wordt tevens wenselijk geacht.

Als aanvullend (lokaal) openbaar vervoer denkt het gemeentebestuur aan een belbussysteem, dat weliswaar voor een groter gebied moet worden uitgewerkt. Gezien de (relatief) dunbevolkte kernen in het buitengebied, heeft een dergelijk kleinschalig en flexibel openbaar vervoersysteem zeker kans op slagen. De belbus kan bovendien gezien worden als feeder voor de eerder genoemde stamlijnen.

Bij de herinrichtingen van de verschillende gewest- en provinciewegen in het centrum van Retie (binnen de westelijke ring) dient voldoende aandacht te worden geschonken aan het openbaar busvervoer, en meerbepaald aan de doorstroming ervan.

Parkeerplan

Door de beperkte parkeerproblematiek (enkel N18 in het centrum) en de (gewenste) doortochtherinrichtingen, zal het aantal interessante parkeerplaatsen gereduceerd worden en lijkt het voeren van een gedifferentieerd parkeerbeleid dan ook aangewezen.

Een aantal parkings in de kern of in de onmiddellijke omgeving ervan kunnen als langparkeerplaatsen fungeren, terwijl ter hoogte van de verkeerswisselaar nr.26 een P+R-/Carpoolparking kan voorzien worden.

Flankerende maatregelen

Tevens moet werk worden gemaakt van ondersteunende en flankerende maatregelen in de sfeer van voorlichting en educatie, handhaving en beïnvloeding van het verkeersgedrag als ook doelgroepenbeleid inzake het openbaar vervoer.

2. OPBOUW VAN HET BELEIDSPLAN HORIZON 2010

Het opstellen van het Beleidsplan met een tijdshorizon 2010 wordt volledig opgemaakt conform de richtlijnen inzake het opstellen van een mobiliteitsplan.

Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen

2.1 WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Momenteel beschikt de gemeente Retie niet over een gemeentelijke ruimtelijk structuurplan. Bij de opmaak van het Ruimtelijk Structuurplan voor de gemeente Retie zullen de doelstellingen inzake ruimtelijke ontwikkelingen in Retie verder worden uitgediept. De maatregelen op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen dienen enerzijds via plannen (B.P.A.'s, vergunningenbeleid,...) en anderzijds via het Ruimtelijk Structuurplan van de gemeente te worden gerealiseerd. Mobiliteitsplan en Ruimtelijk Structuurplan zullen op elkaar worden afgestemd. Beide documenten kunnen immers niet los van elkaar worden gezien.

2.1.1 DOELSTELLINGEN TEN AANZIEN VAN RETIE

Voor Retie kunnen de volgende primaire doelstellingen, die passen in het toekomstperspectief voor de ruimere regio, naar voor worden geschoven:

- het versterken en verdichten, doch niet uitbreiden, van de kernen in het buitengebied: Brand en Schoonbroek;
- de toenemende bevolking opvangen in Retie;
- het tegengaan van het aaneengroeien van de verschillende kernen;
- het behoud van de eigen open ruimte en het versterken van de relatie met de omliggende open ruimtes van de omliggende gemeenten;
- het uitbouwen en versterken van het natuurlijk netwerk op basis van de bestaande en potentiële natuurgebieden;
- recreatieve functie kanaalzone uitbouwen;
- eventuele uitbreiding van de bedrijvenszone aansluitend bij bestaande zone;
- aansluiten van bedrijvenszone met lokaal karakter bij de hoofdkern;
- het optimaliseren van het verkeersnet in functie van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid met inachtneming van de bereikbaarheid;
- tegengaan lineaire ontwikkelingen;

2.1.2 OPBOUW GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De volgende principes/acties worden nagestreefd om de doelstellingen van de ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren (zie kaart 1):

- Het landelijke karakter van de kernen van Brand en Schoonbroek moet behouden blijven;
- De woonkern Retie kan verder verdichten, zonder deze evenwel uit te breiden;
- Brand en Schoonbroek kunnen verder verdichten, zonder deze evenwel uit te breiden;
- Enkel de woonuitbreidingsgebieden die aansluiten bij of gelegen zijn in de kern van Retie worden nog aangesneden. Het woonuitbreidingsgebied Groene Dijk, ten zuiden van Brand, wordt bijgevolg voorlopig nog niet aangesneden. Ook de woonparken langs het kanaal Schoten-Dessel worden niet verder uitgebouwd, rekening houdend met het gewestplan.
- Het voorzieningenniveau van de voornoemde kernen wordt opgetrokken tot een niveau dat beantwoordt aan de draagkracht van deze kernen;
- Pleinfunctie van de Markt in Retie opwaarderen;
- Het aan elkaar groeien van de verschillende kernen wordt niet wenselijk geacht;
- Mogelijke uitbreiding van bedrijventerreinen aansluitend op bestaande zone langs de Veldenstraat, tussen de N18 en de N118 en aansluitend, doch met bufferzone, aan de kern van Retie. Bij de uitbouw van het bedrijventerrein kan men inspelen op de aanwezigheid van de langzaam verkeers- en openbaar vervoersas langs de N18;
- Lineaire ontwikkelingen en baanwinkels worden aan banden leggen (enkel kleinere winkels in het centrum worden toegelaten). De bestaande concentraties van lintbebouwing kunnen in de eerste plaats veiliger worden ingericht.

- Recreatieve as langsheen het kanaal Schoten – Dessel;

De dienst Scheepvaart voorziet in een uitbreiding van de industrie langs het kanaal, waardoor het recreatieve aspect op de achtergrond wordt geschoven. De provincie en de gemeente leggen specifiek de nadruk op het feit dat zij het kanaal wensen uit te bouwen als toeristisch – recreatieve as, bijkomende bedrijventerreinen zijn niet gewenst. De economische en vervoersfunctie dient zich te beperken op lokaal en regionaal niveau.

- Uitbouw rivier- en beekvalleien tot een samenhangende ecologische structuur met randvoorwaarden voor de landbouw met speciale aandacht voor de doorgang van de kleine Nete door de kern van Retie en de doorgang van de Zwarte Nete door de kern van Brand;
- Behoud, versterking en integratie van de bos-, landschaps- en recreatieve structuren tot samenhangende gehelen. Het gaat hier over de 'E' van Retie in het westen van de gemeente en het 'Parelsnoer' langsheen het afwateringskanaal van Arendonk en het Kanaal Schoten-Dessel in het oosten van de gemeente. Het gebied in het westen wordt gevormd door vakantiehuisjes, zandduinen, het provinciaal domein 'Het Prinsenveld', diverse grote bosstructuren en de vennen rond de Witte Nete. Het Parelsnoer in het oosten bestaat uit het bos- en natuurgebied 'De Watering', de bossen en natuurgebieden met camping 'Berkenstrand' en de bossen met recreatiegebied 'Campinastrand'.

Binnen het ontwerp van het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen behoort Retie tot het gebied van de kleine Nete. De doelstellingen in deze deelruimte zijn het stimuleren van open ruimte functies zoals natuur, verbrede en grondgebieden landbouw alsook toerisme en recreatie, het tegengaan van de bebouwing en uitrusting en het opmaken van beheersplannen.

Retie is geselecteerd als hoofddorp type II en er zijn geen andere woonkernen geselecteerd, de ontwikkelingskansen voor de kernen Brand en Schoonbroek worden hierdoor beperkt.

Retie maakt bovendien deel uit van het toeristisch –recreatief netwerk Kempen en maakt deel uit van een gebied van primair toeristisch-recreatief belang.

2.1.3 CATEGORISERING VAN DE WEGEN

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen beoogt, via een categorisering van de wegen, een hiërarchisch wegnennet. Hierbij wordt de functie van de weg als uitgangspunt genomen. De selectie van de wegenstructuur op Vlaams niveau wordt door de provincie en gemeente verder verfijnd. Op het grondgebied van Retie worden volgende wegen geselecteerd:

- *Hoofdwegen* (verbinden op internationaal niveau):
 - E34/A21 – autosnelweg tussen Antwerpen en Eindhoven;

Volgende wegen worden aangeduid als secundaire weg in het ontwerp RSPA:

- *Secundaire weg type II* (verbindende functie op regionaal niveau):
 - N18 tussen Mol en Retie;
 - N118 tussen Retie en A21/E34;
- *Secundaire weg type III* (openbaar vervoer- en langzaam verkeersas):
 - N18 tussen Retie en Turnhout.

Als lokale verbindingswegen kunnen de volgende gewestwegen worden onderkend:

- N118 – Geelsebaan;
- N123, gezien de parallelle ligging met de E34;

De overige (huidige) structuurwegen te Retie worden eerder als lokale verzamelwegen aangeduid, hetgeen niet wegneemt dat via die laatste wegen intergemeentelijke relaties tot stand kunnen komen.

In het ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen werd de doortrekking van de Veldenstraat, zodat een ring ontstaat, nog niet opgenomen. De selectie van de 'ring', nl. Nieuwstraat – Sint-Paulusstraat – Pijlstraat en de doorgetrokken Veldenstraat, als secundaire weg type II wordt bijgevolg ook nog niet opgenomen. De opwaardering/herinrichting en doortrekking van de ring zal door AWW worden uitgevoerd. Indien de ring gecategoriseerd wordt als lokale verzamelweg zal deze nadien overgedragen worden aan de gemeente.

Werdomein B : ontwikkeling verkeersnetwerken

2.2 WERKDOMEIN B: ONTWIKKELING VERKEERSNETWERKEN

In dit domein komen de ontwikkelingen van de verschillende verkeersmodi aan bod. Hierbij wordt onderzoek verricht naar de gewenste ontwikkelingen per vervoerswijze. De volgende modi worden hierbij nader belicht:

- het openbaar vervoer;
- het fietsverkeer;
- het voetgangersverkeer;
- het autoverkeer;
- het parkeerbeleid;

2.2.1 HET OPENBAAR VERVOER

2.2.1.1 Doelstellingen

Wil het openbaar vervoer in het kader van de mobiliteitsbeheersing een goed alternatief vormen voor het autogebruik dan moet het in een concurrentiepositie kunnen treden. Dit is het geval op langere afstanden (vanaf 10 km). In die context moet het gemeentelijk openbaar vervoersnetwerk kaderen binnen het provinciale en Vlaams openbaar vervoersnet. Aansluitend hierop moet het gemeentelijke openbaar vervoersnetwerk een mogelijkheid bieden voor die bevolkingsgroepen die niet over een volwaardig, gemotoriseerd alternatief beschikken. In een recent ontwerp-decreet Basismobiliteit wordt basismobiliteit verzekerd aan iedere burger in Vlaanderen binnen afzienbare tijd. Het vraagafhankelijk vervoer kan een oplossing betekenen voor het realiseren van basismobiliteit. De provincie Antwerpen stelde voor al haar gemeenten een rangschikking op om de prioriteit te bepalen bij de uitbouw van belbussystemen. Retie bevindt zich op de 19^{de} plaats (van de 70), de buurgemeenten Oud-Turnhout bevindt zich op de 14^{de} plaats, Dessel op de 26^e, Kasterlee op de 27^{ste}.

De volgende doelstellingen worden naar voor geschoven:

- een beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag ten gunste van het openbaar vervoer;
- een kwalitatief en kwantitatief hoger aanbod aan openbaar vervoerdiensten niet alleen in de verschillende motieven, maar ook inzake de te bedienen gebieden;
- een hoger niveau van comfort.

2.2.1.2 Uitwerking beleidsplan openbaar vervoer

A. Visie m.b.t. het regionaal openbaar vervoer (zie kaart 2)

Alvorens in te zoomen op Retie zelf, bekijken we het openbaar vervoer in zijn regionale context.

De belangrijkste pijlers, de 'stamlijnen' van het nieuwe (regionale) openbaar vervoernetwerk worden gevormd door verschillende vormen van openbaar vervoer, nl. IC en IR-treinen, L- treinen en verbindende buslijnen. Retie is niet rechtstreeks aangesloten op het spoorwegennet maar doorheen Retie loopt de N18, de provincieweg die Turnhout met Mol verbindt. Beide steden worden in het voorontwerp ruimtelijk structuurplan Antwerpen uitgebouwd tot belangrijke openbaar vervoer knooppunten op provinciaal niveau. Retie wordt in het PRSA aangeduid als 'ingebed'²knooppunt op intergemeentelijk niveau.

Binnen PRSA wordt een onderscheid gemaakt tussen het openbaar vervoernet op bovenprovinciaal niveau en op provinciaal niveau. Een tweede belangrijk onderscheid zijn de verschillende stelsels binnen de verbindingen, nl. verbindende³ stelsel en ontsluitend⁴ stelsel.

De volgende voorgestelde lijnen zijn van belang voor Retie en haar ruimere regio:

Internationaal en nationaal niveau (verbindend stelsel)

IC-niveau

- Antwerpen – Berchem – Lier – Herentals – Turnhout (*nieuw op dit niveau);

² **Ingebedde knooppunten:** kennen een sterke complementariteit met de functies in de gemeente.

³ Tot de **verbindende stelsels** behoren de snelverbindingen van internationaal, nationaal en provinciaal niveau alsook van het intergemeentelijk en het voorstedelijk vervoer. Dit netwerk vormt het basisraster, bestaande uit radialen en tangenten.

⁴ In het **ontsluitend stelsel** 'voeden' specifieke regionale en lokale netwerken (fietsnetwerk, stadsdiensten, vraagafhankelijk openbaar vervoer) de knooppunten van het verbindend stelsel.

- Antwerpen – Berchem – Herentals – Mol – Neerpelt – Roermond – Mönchen Glabach – Düsseldorf (*nieuw op dit niveau).

Provinciaal niveau

IR-niveau

- Antwerpen – Berchem – Herentals – Geel – Mol – Lommel – Neerpelt – Hamont – Weert;
- Turnhout – Tielen – Herentals – Lier – Mechelen – Brussel.

IR snelbus – niveau

- Antwerpen – E34 – Lille – Turnhout;
- Mol – Geel – Westerlo – Aarschot – Leuven (*versnelde dienst).

Intergemeentelijk en voorstedelijk niveau (verbindend stelsel)

Niveau van L - en voorstadstreinen

- Herentals – Olen – Geel – Mol – Balen – Leopoldsborg – enz. tot Hasselt.

Niveau van verbindende buslijnen

- Hoogstraten – Merksplas – Turnhout – Oud-Turnhout – Retie – Dessel – Mol – Meerhout – Tessenderlo – Diest (*nieuw op dit niveau);
- Turnhout – Kasterlee – Geel – Stelen – Westerlo – Herselt – Aarschot;
- Turnhout – Tilburg;

Momenteel wordt bovendien in opdracht van de Intercommunale ontwikkelingsmaatschappij van de Kempen een haalbaarheidsstudie voor een Alternatief Openbaar Vervoer in de Kempen opgemaakt. Deze studie vatte aan in april 2000. Het doel van de studie is te onderzoeken of er een Openbaar vervoerconcept bestaat dat zowel de ontsluitings- als de verbindingfunctie optimaliseert: een hoogwaardige verbindingfunctie door verbindingen met een hoge commerciële snelheid enerzijds en een hoogwaardige ontsluitingsfunctie met een volledige gebiedsdekking anderzijds. De vraag in de haalbaarheidsstudie luidt als volgt: is dit object te vertalen naar een openbaar vervoerplan voor de Kempen en is dit inpasbaar in het bovenregionaal openbaar vervoersysteem en wat zijn de financiële en organisatorische implicaties van de toepassing voor de streek?

Er werden binnen deze studie nog geen concrete voorstellen uitgewerkt m.b.t. Retie.

Op korte termijn:

- Optimaliseren verbinding Retie met Turnhout en Mol door middel van bovengemeentelijke bussen. Binnen het PRSA wordt een verbindende buslijn op bovengemeentelijk niveau voorzien op de relatie: Hoogstraten – Turnhout – Oud Turnhout – Retie – Mol – Diest;
- Op de lijn Arendonk – Retie – Geel dient voornamelijk functioneel vervoer voor de scholieren te worden voorzien. Volgens De Lijn is het niet mogelijk een uurfrequentie uit te bouwen buiten de spits en lijkt een belbus meer aangeraden.
- realisatie van een ingebed openbaar vervoerknooppunt op intergemeentelijk niveau op het snijpunt van beide lijnen (kruispunt N18 en N118);
- De frequentie van de IC- en IR treinen vanuit Mol, Turnhout en Geel, richting Antwerpen en Roermond worden verhoogd.
- Tussen Mol en Brussel komt een half uur frequentie.

B. Visie m.b.t. het lokaal openbaar vervoer (zie kaart 3)

Uit het bijkomend onderzoek is gebleken dat de relatie met Turnhout, Geel en Mol van niet verwaarloosbaar belang is wat betreft woon-school- en woon-werkverkeer vanuit Retie. Het aanbod openbaar vervoer naar deze locaties dient dan ook te worden versterkt.

Veel pendelaars uit Retie nemen bovendien in Geel de trein. Geel is via de N18 en de N71 immers goed te bereiken.

Op lokaal vlak kunnen de volgende maatregelen op **korte termijn** worden uitgevoerd:

- een optimalisering van een gemeentelijk vervoer in de vorm van een vraagafhankelijke belbus, welke tevens als feeder wordt beschouwd voor de beide voornoemde lijnen;
- In het weekend de verbinding naar de stamlijnen verzekeren;
- Afspraken maken met De Lijn (en evt. ook de NMBS) omtrent het inzetten van bijkomend materieel in geval van bijzondere activiteiten in Retie.

De hier geponeerde visie dient uiteindelijk te worden afgestemd op de (nog te ontwikkelen) visie van de provincie (provinciaal openbaar vervoernetwerk).

C. Doorstromingsmaatregelen van het openbaar vervoer

Het openbaar busvervoer wordt op het grondgebied van Retie geconfronteerd met doorstromingsproblemen in het centrum van Retie. Een verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer wordt bekomen door:

- Een verkeersuitdunning in het centrum door de 'ring' aan te passen en door te trekken tot de N118 – Europalaan. Door de bewegwijzering aan te passen, kunnen de hoofdverkeersstromen over deze ring worden geleid, terwijl het openbaar vervoer door het centrum rijdt;
- Herinrichting van de wegen binnen de 'ring', rekening houdend met de mogelijkheden van de bussen die door het centrum moeten;

De Lijn formuleert het volgende probleem: door het doortrekken van de ring naar de N118, en door de opwaardering van deze weg, wordt de N18 – Turnhoutsebaan ondergeschikt. Lijn 47 moet langs deze weg de 'ring' gaan kruisen. Dit brengt mogelijk de doorstroming in gevaar. Aangezien de kruising van de N18 met de 'ring' als een rotonde wordt uitgevoerd, zal dit reeds een remmend effect hebben op de verkeersstromen op de ring, terwijl bovendien de nodige hiaten worden geboden voor het verkeer op de N18. Daarenboven kan het verkeer langs de 'ring' van Retie geminimaliseerd worden door een geoptimaliseerde ontsluiting via de N19 naar het hoofdwegennet.

De N18 – Turnhoutsebaan – Provinciebaan werd aangeduid als secundaire weg type III (openbaar vervoer en langzaam verkeersas). Het omleiden van het doorgaand verkeer naar de N118 – Europalaan door de Veldenstraat, kan de doorstroming van de IR- bus op de N18 – Turnhoutsebaan – Provinciebaan (Turnhout- Mol) verzekeren.

Wat betreft de inrichting van N18 dient een streefbeeld, met een visie op lange termijn, te worden opgemaakt in samenspraak met de verschillende betrokken gemeenten.

D. Haltevoorzieningen

Wat de haltevoorzieningen betreft, dient in eerste instantie bij de uitbouw van het openbaar vervoerknooppunt, op de kruising van de N118 en N18, de nodige accommodatie en informatie worden voorzien voor de wachtende reiziger. Het inrichten van de N18 als openbaar vervoers- en langzaam verkeersas vereist ook hier de nodige ingrepen naar haltevoorzieningen en informatieverschaffing. (momenteel uitgevoerd)

2.2.1.3 Bepaling actieprogramma

Zie tabel 2 (op te stellen i.s.m. De Lijn).

2.2.2 HET FIETSVRKEER

2.2.2.1 Doelstellingen

Naast het openbaar vervoer kan de fiets, weliswaar binnen kortere afstanden (5 à 7 km), als geldig alternatief dienen voor het autoverkeer. De fiets, al of niet in combinatie met het openbaar vervoer moet als alternatief naar voor worden geschoven voor woon-school- en woon-werkverplaatsingen.

Het beleid hieromtrent beperkt zich niet enkel tot de hoofdassen, maar speelt ook in op de relaties buiten die hoofdassen.

Daarenboven kenmerkt dat fietsbeleid zich tevens door een 'harde' opstelling inzake de ruimte en comfort voor het fietsverkeer.

Het uitwerken van een fietsroutenetwerk beoogt de volgende doelstellingen:

- Een beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag ten voordele van de fiets;
- Een verhoging van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid voor de fietsers;
- Een vermindering van het aantal woon-schoolverplaatsingen per auto om daarmee tevens de schoolomgevingen te beveiligen;

- Een toename van het aantal woon-werkverplaatsingen per fiets,
- Een bijdrage leveren tot een afname van de gemotoriseerde verkeers- en parkeerdruk op Retie en aldus een opwaardering van de centrumfunctie en de leefbaarheid in de woonzones.
- betere ontsluiting van de tewerkstellingszones per fiets.
- Een complementariteit tussen recreatieve en functionele fietsroutenetwerken.

Als algemene eisen aan een fietsroutenetwerk kunnen worden gesteld:

- samenhang;
- direct;
- aantrekkelijk;
- veilig;
- comfortabel.

2.2.2.2 Opstellen beleidsplan fietsverkeer

De provincies werkt momenteel aan provinciaal functioneel fietsrouteplan. De bedoeling is te komen tot een samenhangend en gebiedsdekkend netwerk van bovenlokale verbindingen tussen de belangrijke bestemmingen. Belangrijke principes bij de opbouw van dit netwerk zijn de hiërarchische opbouw, de uniforme bewegwijzering en de complementariteit met het recreatief netwerk.

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zal bestaan uit **non-stoproutes** en **bovenlokale fietsroutes**.

Non-stoproutes zijn hoogwaardige snelle routes voor lange-afstandfietsen, een soort fietssnelwegen gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen en doelgerichte langeafstandsverplaatsingen in de vrije tijd. Non-stoproutes kunnen bijvoorbeeld gebruik maken van een bestaand netwerk langs kanalen en aparte fietswegen, indien deze niet aanwezig zijn kan gestreefd worden dit non-stop karakter na te streven. Het concept is enerzijds gebaseerd op reistijdminimalisatie, anderzijds op risicovermindering. Essentieel is hun zeer hoge kwaliteitsstandaard.

Naast de non-stoproutes zal de provincie eveneens een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk afbakenen, deze zullen in grote mate samenvallen met de secundaire en lokale verbindingswegen voor autoverkeer, omdat dit doorgaans de kortste verbindingen zijn tussen de belangrijkste bestemmingen.

Tenslotte wordt ook een recreatief netwerk opgesteld complementair aan het functionele fietsroutenetwerk.

Op gemeentelijk niveau worden de lokale fietsroutes vastgelegd.

Voor de gemeente Retie werd het te realiseren fietsroutenetwerk verdeeld in een primair en een secundair fietsroutenetwerk (zie kaart 4). De volledige uitbouw van het primaire net wordt voorzien op middellange termijn. Het secundaire net volgt hierop. Het voorgestelde primaire net zal grotendeels overeenstemmen met het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, zoals dat door de provincie wordt uitgewerkt. Gezien het primair netwerk de intergemeentelijke verbindingen en de relaties tussen de kernen van Retie zelf nastreeft. De intergemeentelijke verbindingen verlopen over het algemeen langs de (hoofd)structuurwegen en worden grensoverschrijdend uitgebouwd, terwijl de kortste verbindingen tussen de verschillende kernen binnen Retie gevormd worden door de lokale verbindings- en ontsluitingswegen.

Aansluitend op het primaire net wordt een secundair of lokaal netwerk uitgebouwd, dat binnen de grotere woonentiteiten zorgt voor veilige fietsverbindingen tussen de verschillende primaire fietsassen en tevens instaat voor alternatieve en deels voor recreatieve routes.

Op die manier worden de kernen/gebieden in het buitengebied onderling, maar ook met het centrum (en al haar voorzieningen) verbonden.

De verdere uitbouw van alternatieve parallelroutes in meer rustige omgevingen (bv. langs jaagpaden, landbouwwegen,...), in de vorm van een recreatief fietsroutenetwerk, vormt een welkome aanvulling van het functionele fietsroutenetwerk. Wanneer het gaat om snelle, conflictvrije fietsroutes langs het kanaal bijvoorbeeld, kan deze routes deel uitmaken van de non-stoproutes, dat zowel recreatief als functioneel kan worden gebruikt. De complementariteit tussen beide netwerken dient dus te worden benadrukt. Enerzijds kunnen recreatieve trajecten bijvoorbeeld maasverkleinend zijn, korter in afstand zijn, of voordeliger zijn omwille van het reliëf. Het kan dan van belang zijn deze door middel van

verlichting tot een functionele route om te bouwen. Anderzijds dienen de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit van functionele fietsroutes eveneens te verbeteren voor 'zuiver' recreatief gebruik. Om de langzame vervoerswijzen te stimuleren zal het bestuur tevens de nodige stallingsvoorzieningen, op de daartoe aangewezen plaatsen, voorzien en de complementariteit met het openbaar vervoer garanderen.

A. Routes binnen het primaire fietsroutenetwerk

– **Postel – Retie – Kasterlee**

Deze fietsroute verbindt:

- extern: Postel, Retie en Kasterlee;
- intern: Woonpark Postelbaan, Brand en Retie;

Specifieke locaties die worden aangedaan: camping Berkenstrand, het wandelbos rond het kasteel 'Baron du Four', vakantiehuis De Linde, klooster, serviceflats enkele zones met verblijfrecreatie en de school langs deze weg.

De route wordt gevormd door de N123.

– **Arendonk – Retie – Geel**

Deze fietsroute verbindt:

- extern: Arendonk, Retie en Geel;

Specifieke locaties die worden aangedaan: KMO-zone, sporthal, school, bibliotheek, Gildenzaal (ontmoetingscentrum)

De route wordt gevormd door de volledige N118; Naar het centrum toe echter wordt de Boesdijkhofstraat gebruikt i.p.v. de Kerkhofstraat.

– **Oud Turnhout – Retie**

Deze fietsroute verbindt:

- extern: Turnhout en Retie;
- intern: Schoonbroek en Retie;

Specifieke locaties die worden aangedaan: sportcomplex 'Den Bempd', sporthal, twee scholen in Retie- Centrum.

De route loopt integraal langs de N18 - Provinciebaan- Turnhoutsebaan.

– **Dessel – Hodonk – Brand – Plas**

Deze primaire route vertrekt van de kruising van de N118 – Geelsebaan en het Bosend richting Brand om dan via de Watering en Plas naar de kruising van de N118 – Europalaan te gaan.

Deze fietsroute verbindt:

- intern: Hodonk en Brand

Specifieke locaties die worden aangedaan: natuur- en bosreservaat 'De Watering' en de school in Hodonk.

Deze route wordt gevormd door de volgende wegen: Bosend- Zandstraat – Werbeek – Hodonk – Noordstraat – Langedijk – Plas. De route heeft een aftakking langs de Desselsedijk, richting Dessel. Desseldijk, Plas en Langedijk zijn lokale wegen, de aanleg van fietspaden is hier niet vereist, een eenduidige bewijzing volstaat.

– **Kanaal Dessel – Turnhout- Schoten**

Deze fietsroute verbindt:

- extern: Retie met Postel(deelgemeente Mol) en Desel;

De fietsroute loopt langs het kanaal.

– **Postelbaan – Dessel**

Deze fietsroute verbindt:

- extern: de woonzone in Hodonk met Dessel;

Specifieke locaties die worden aangedaan: Berkenstrand en Campinastraat (net voorbij de grens met Dessel)

De route wordt gevormd door de Zanddijkdreef.

– **Looiendse bossen – Retie**

Deze fietsroute verbindt:

→ intern: Retie met de Looiendse bossen, wijksschooltje;

Deze fietsroute wordt vanaf de N123- Kasteelstraat langs het domein kasteel 'Baron du Four' tot Looiend doorgetrokken.

– **Retie – Dessel**

Deze fietsroute verbindt:

→ extern: Retie met Dessel;

Deze route vormt een alternatief voor de N18 – Molsebaan en zal vanaf de Boekweitbaan een doorsteek behoeven richting Hemelrijk. Bovendien zal een brugje gerealiseerd moeten worden over de Zwarte Nete.

– **Provinciaal Domein – Dessel**

Deze fietsroute verbindt het Provinciaal Domein met Dessel langs de Kastelsedijk.

B. Routes binnen het secundaire fietsroutenetwerk

– **Retie – Geel**

Deze fietsroute verbindt:

→ extern: Retie met Geel;

Deze fietsroute vormt een alternatief voor de primaire route langs de N118 – Geelsebaan en voert de fietsers langs het Provinciaal domein 'Het Prinsenspark'.

De wegen die tot deze route behoren: Molendijk, Watermolen, Duinkerken, Geenend en de St.-Pietersstraat.

– **Plas – Kasterlee**

Deze fietsroute vormt deels een alternatief voor de primaire route Retie- Kasterlee. De Looiendse bossen (verblijfsrecreatie) worden door deze route aangedaan.

De wegen die tot deze route behoren: Oude Arendonkse baan, Kruisstraat, Berg, Looiend, Hoevendijk.

– **Retie – Postel**

Deze route verbindt Retie met het kanaal Schoten – Dessel.

Specifieke locatie die wordt aangedaan: voetbalterreinen SK Retie.

De wegen die tot deze route behoren zijn: Kromstraat of Boesdijk en de Goorstraat.

– **Brand – Hodonk – Dessel**

Deze fietsroute verbindt:

→ extern: Brand en Hodonk (deeltkernen van Retie) met Dessel;

→ intern: Brand met Hodonk.

De route loopt langs de camping Berkenstrand en het campinastrand in Dessel.

De route verloopt via de Langedijk, via het Berkenstrand en de Gracht en de Nachtegaallaan.

– **Woonzone Postelsebaan – Hodonk**

Deze route verbindt drie primaire routes:

- de route langs het kanaal;
- de route Postelsebaan – Dessel;
- de route Dessel – Hodonk – Brand – Plas.

De route wordt gevormd door de Prinsenlaan, de doorsteek in het verlengde van de Rozenstraat en de Grachtstraat.

– **Ring**

Deze route verloopt langs de 'ring' van Retie.

De route wordt gevormd door de volgende straten: Nieuwstraat, Sint-Paulusstraat, Pijlstraat en de door te trekken Veldenstraat.

– **Kleine Nete**

Deze fietsroute vormt een doorsteek van de N118 – Europlaan naar de N123- Kasteelstraat. Langs het sportcomplex. De route volgt het verloop van de kleine Nete.

– **Retie – Dessel**

Deze route loopt parallel met de gelijknamige primaire route. Ze verbindt

→ extern: Retie met Dessel;

→ intern: Retie met het gehucht Werbeek.

De route bevindt zich langs de N18 – Molsebaan.

– **N18 (Molsebaan) – N118 (Geelsebaan)**

Deze route vormt een doorsteek tussen de fietsroutes op de N18 – Molsebaan en de N118 – Geelsebaan. De weg loopt langs Meirend en Bosend.

Een aantal van deze routes zijn reeds gedeeltelijk gerealiseerd, doch op vele plaatsen gaat het om oncomfortabele fietspaden.

Ondanks het feit dat de N18 als openbaar vervoer- en langzaam verkeersas was geselecteerd, wenst men toch een **alternatieve secundaire route voor de N18 – Turnhoutsebaan** aan te duiden d.m.v. bewegwijzering, aansluitend op de secundaire route Plas – Kasterlee, door Schoonbroek. De volgende wegen behoren tot de route: Hoekstraat – Sint-Jobsstraat – Kerkplein – Pastorijstraat – Hofstraat.

C. Overige aandachtspunten

Belangrijke aandachtspunten binnen deze hele structuur zijn:

- Het op elkaar aansluiten van de verschillende fietsroutes: niet alleen de aansluitingen van de primaire routes onderling, maar ook de aansluitingen van secundaire routes op primaire routes moet op een duidelijke, éénzijdige en verkeersveilige manier gebeuren;
- Complementariteit van recreatieve en functionele fietsroutes: beide netwerken op elkaar afstemmen.
- De aansluitingen van de fietsroutes op het openbaar vervoer: stations en bushaltes voorzien van veilige, comfortabele en overdekte fietsstallingen;
- De continuïteit van de fietsroutes: de verschillende fietsroutes (zowel de primaire als de secundaire) dienen gemeentegrensoverschrijdend uitgebouwd te worden, teneinde de beoogde intergemeentelijke verbindingen te garanderen. Dit vereist bijgevolg bovengemeentelijk (met de buurgemeenten t.a.v. de gemeentewegen) en zelfs bovengewestelijk overleg (met A.W.V. t.a.v. de gewestwegen). Het provinciaal fietsroutenetwerk dat verder zal uitgewerkt worden in het provinciaal ruimtelijk structuurplan kan hier worden op afgestemd.

In onderstaande tabel wordt per fietsroute weergegeven welke beleidsinstanties betrokken moeten worden bij de uitwerking ervan.

Tabel 2: Overzicht overleg instanties inzake realisering (boven)gemeentelijke fietsvoorzieningen.

Fietsroute	Samenwerking tussen gemeente en:	Bovengemeentelijk overleg met:
Primaire fietsroutes		
– Postel – Retie – Kasterlee Aanleggen: oostelijk deel vanaf wijk Hodonk tot Postel	AWV	Kasterlee en Mol
– Arendonk – Retie – Geel Aanleggen fietspaden N118- Europlaan	AWV	Arendonk en Geel

– Oud-Turnhout – Retie Doortrekken fietspaden over gemeentegrens	Provincie	Oud-Turnhout
– Dessel – Hodonk – Brand – Plas Volledig aan te leggen		Dessel
– Postelbaan – Dessel Volledig aan te leggen		Dessel
– Kanaal Dessel – Turnhout – Schoten Volledig aan te leggen		Alle gemeenten langs het kanaal
– Looiendse bossen – Retie Volledig aan te leggen		
– Retie – Dessel Volledig aan te leggen		Dessel
– Provinciaal Domein – Dessel Volledig aan te leggen		Dessel
Secundaire fietsroutes		
– Geel – Retie te bewegwijzeren		Geel
– Plas – Kasterlee te bewegwijzeren		Kasterlee
– Postel (Mol) – Retie te bewegwijzeren		Mol
– Brand – Hodonk – Dessel te bewegwijzeren		Dessel
– Woonzone Postelsebaan – Hodonk te bewegwijzeren		
– Ring Volledig aan te leggen		
– Kleine Nete te bewegwijzeren		
– N18 (Molsebaan) – N118 (Geelsebaan) te bewegwijzeren		
– Alternatieve route voor de N18 te bewegwijzeren		

Naar aanleiding van de reeds eerder geformuleerde doelstellingen, worden tevens maatregelen genomen, inzake:

- de verhoging van de objectieve verkeersveiligheid voor de fietsers: het voorzien van veilige (verhoogde en afgescheiden) fietspaden, oversteek voorzieningen en aansluitingen, en het wegwerken van bestaande en voorkomen van mogelijk toekomstige knelpunten;
- de verhoging van de subjectieve verkeersveiligheid voor de fietsers: het elimineren van het snelheidsverschil tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer, o.a. door het inrichten van de woonkernen als zone 30;

De prioriteiten inzake het fietsverkeer worden gevormd door de:

- Grensoverschrijdende samenwerking met Mol, Kasterlee, Dessel en Oud Turnhout;
- Aanleg primair fietsroutenetwerk;
- Fietsdoorsteken;
- Fiets- en voetgangersbrug over de Zwarte Nete;

Met het oog op het gegeven dat een barrière als het kanaal Schoten – Dessel slechts op één plaats (nl. Postelbaan) binnen Retie kan worden gedwarst, zullen de fietsvoorzieningen ter hoogte van deze oversteekmogelijkheden voor het fietsverkeer van optimale kwaliteit moeten zijn.

De uitvoeringsvorm van de fietsvoorzieningen dient gerelateerd aan de wenselijke wegcategorisering.

Hierbij worden de volgende principes gehanteerd:

- primaire wegen: volledige scheiding van verkeerssoorten;
- secundaire wegen: minimaal aanliggende fietspaden in de bebouwde omgeving en vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom;
- lokale ontsluitings-/verzamelwegen: minimaal aanliggende fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom.

Binnen de bebouwde kom dient in principe tot menging van verkeerssoorten te worden overgegaan, temeer omdat in veel (historisch gegroeide) situaties geen ruimte beschikbaar is om aparte fietsvoorzieningen aan te leggen.

In realiteit is de keuze van de fietsvoorziening echter afhankelijk van het snelheidsregime en de intensiteit van het autoverkeer en niet van het niveau van de weg (secundair of lokaal), fietsvoorzieningen langs lokale wegen dienen even veilig te zijn als secundaire wegen.

In onderhavig geval zal het mengen van de verschillende verkeerssoorten gepaard moeten gaan met de introductie van een 30 km/uur snelheidsregime. Bijgevolg dient het openbaar domein hieraan te worden aangepast.

Comfortabele stallingsvoorzieningen voor de fiets op de juiste plaatsen kaderen eveneens in het beleid om het fietsverkeer te bevorderen.

Dergelijke voorzieningen worden (afgezien van scholen en overige gemeenschapsvoorzieningen), noodzakelijk geacht:

- aan het toekomstig openbaar vervoerknooppunt op de kruising van de N118 en N18;
- in de centrum van de gemeente Retie;
- aan de sportcomplexen, jeugdlokalen en de recreatieve parken en bossen;
- nabij bushaltes, waar thans reeds fietsen worden afgezet, om de reis per openbaar vervoer te vervolgen.
- Centrum Schoonbroek

2.2.2.3 Bepaling actieprogramma

Zie tabel 3 (op te stellen i.s.m. AWW, de provincie en de gemeente).

2.2.3 HET VOETGANGERSVERKEER

2.2.3.1 Doelstellingen

Aansluitend op het openbaar vervoer en het fietsroutenetwerk eist ook het voetgangersnetwerk een belangrijke rol op binnen het scenario voor duurzame mobiliteit. Het voetgangersnetwerk is zowel van belang bij verplaatsingen binnen een straal van 1 km (verplaatsing binnen de kern, woon-school en woon-winkel) en als voor- en natransport van het openbaar vervoer.

De eisen die gesteld worden aan het voetgangersnetwerk zijn niet zozeer functioneel gericht. Iedere straat maakt immers deel uit van het netwerk. In tegenstelling tot items als directheid en samenhang zijn aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort wel van belang.

Aantrekkelijkheid: De voetpaden moeten aantrekkelijk zijn om te gebruiken. Ruimtelijke kwaliteit speelt hierbij een grote rol.

Veiligheid: De voetganger moet voldoende veiligheid gewaarborgd worden.

Comfort: De voetgangersinfrastructuur moet comfortabel zijn. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op de aanwezigheid van degelijke verhardingen.

2.2.3.2 Uitwerken beleidsplan voetgangersverkeer

De zone 50 en 30-gebieden worden beschouwd als verblijfsgebieden voor voetgangers. Het voetgangersnetwerk kent geen hiërarchie. Het volledige wegennet maakt deel uit van het voetgangersnetwerk. Elke link is even belangrijk in het netwerk. Alleen de wijze waarop de voetgangersinfrastructuur is ingepast in het netwerk verschilt. Dit is afhankelijk van de functie die het betreffende netwerkdeel vervult voor het fiets- en autoverkeer.

In de centrumgebieden wordt de snelheid van de auto laag gehouden om de veiligheid van de voetganger te verzekeren en de verkeersleefbaarheid te vergroten. Schoolomgevingen krijgen in deze context speciale aandacht.

In de verschillende kernen van Retie (Retie, Schoonbroek, Brand en Hodonk) moet bij de centrumherinrichting extra aandacht worden geschonken aan de voetganger.

Het comfort van de voetpaden speelt hierin een grote rol, men kan dit realiseren door verhardingen, continuïteit in materialen, hoogteverschillen en obstakelvrije ruimten,... . Een belangrijk aandachtspunt kan gaan naar de oversteekbaarheid op sommige plaatsen, door een goede locatie van de zebrapaden.

2.2.3.3 *Bepaling actieprogramma*

Zie tabel 4.

2.2.4 HET AUTOVERKEER

2.2.4.1 *Doelstellingen*

Eén van de belangrijkste doelstellingen van het mobiliteitsplan is de beheersing van de groei van de automobiliteit, middels ruimtelijke herstructurering en het stimuleren van de alternatieve vervoerwijzen. Uiteraard kan in een gemeentelijk/stedelijk mobiliteitsplan enkel de gemeente gebonden groei van de automobiliteit worden beïnvloed.

De bereikbaarheid van de gemeente moet gegarandeerd blijven, zij het dat deze bereikbaarheid van selectieve aard is. Het is juist de onbelemmerde bereikbaarheid van de stedelijke objecten die de gemeente voor grote problemen stelt, ook op het gebied van verkeersleefbaarheid en –veiligheid.

Hiermee weze tevens een derde objectief aangegeven: en algemene verhoging van die leefbaarheid en veiligheid.

De doelstellingen met betrekking tot het autoverkeernetwerk zijn:

- In eerste instantie is het autoverkeer niet bedoeld voor korte verplaatsingen. Integendeel: het netwerk moet dergelijke verplaatsingen zelfs min of meer ontmoedigen;
- Het gemeentelijk netwerk moet zorgen voor een ontsluiting naar het hoofdwegennet. Het lokale netwerk moet het hoofdwegennet aanvullen.
- Doorgaand zwaar verkeer en sluikverkeer moeten worden geëlimineerd.

Dit alles dient gerealiseerd in functie van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid.

2.2.4.2 *Uitwerken beleidsplan autoverkeer*

A. Opzet van de wegcategorisering

In het concept van een duurzaam veilig wegverkeer moet de vormgeving van de wegen worden aangepast aan de toegekende functie. Combinaties van stroom-, ontsluitings- en erffuncties moeten (zoveel mogelijk) worden uitgesloten. Ter wille van de voorspelbaarheid van het gebruik en het gedrag, mag er bij voorkeur slechts één unieke en duidelijk herkenbare vormgeving van een type weg per functie zijn. Dit vergt een consequente categorisering van wegen in een drastisch beperkt aantal functionele en a priori veilige categorieën. Ook de vormgeving van de aansluitingen moeten per paar van categorieën en binnen een categorie uniek en duidelijk herkenbaar zijn. Bebakening, markering en verkeerstechnische voorzieningen moeten op een unieke manier gekoppeld zijn aan een categorie of aansluitingstype. Ook moet er per categorie een strikt snelheidsregime gelden.

B. Wegencategorisering toegepast op de gemeente Retie

Als randvoorwaarde t.a.v. de wegcategorisering dient de visie zoals uitgedragen door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en (het nog verder uit te werken) PRS-Antwerpen te worden gehanteerd (zie kaart 5). De categorisering wordt vervolgens op gemeentelijk niveau verfijnd.

Dit impliceert voor Retie (voorlopig):

- **Hoofdweg** (verbinden op internationaal niveau):
 - A21/E34 – autosnelweg Antwerpen – Eindhoven;
- **Secundaire weg type II** (verbindingsfunctie op regionaal niveau):
 - N118 (Europalaan) – ‘ring’ – N18 (Molsebaan) (de ring werd nog niet opgenomen in het RSPA)
- **Secundaire weg type III** (openbaar vervoer- en langzaam verkeersas):
 - N18 – route Turnhoutsebaan – Provinciebaan.

Om te vermijden dat de hoger vermelde deeltracés van de N18 en de N118 als alternatief voor de N19 worden gebruikt tussen Mol en de A21/E34 werden deze tracés enerzijds geselecteerd als secundaire weg type II i.p.v. type I. Anderzijds werd het voorstel gelanceerd een duidelijke hinder op de onsluitingsroute tussen Mol en de A21/E34 uit te bouwen. Het betreft twee filters⁵ en één weerstand⁶: De twee filters zijn de volgende:

- In Dessel: een harde doortochtherinrichting van de N18, om doorgaand verkeer te ontmoedigen;
- In Retie: de aanleg van rotondes op de kruisingen van de ring met de radiale wegen (N18, N118 en N123), in combinatie met een vrij harde herinrichting van het centrum. Er dient echter wel rekening worden gehouden met het openbaar vervoer en de doorstroming.

De filters dienen kortsluiting te verhinderen tussen hoofdwegen. De weerstand daarentegen stopt het verkeer. De weerstand wordt voorzien:

- In Mol: het doorknippen van een lokale weg tussen Mol en Retie, om het gebruik van de N71 en de N19 af te dwingen;

Het instellen van éénrichtingsverkeer in de Sint-Martinusstraat wordt, gezien de voorgaande ingrepen, niet langer als noodzakelijk beschouwd.

De hoofdontsluiting van Retie (en in feite ook van Dessel) zal dus verlopen via de N18 (Molsebaan), de doorgetrokken 'ring' en de N118 (Europalaan).

Ter ondersteuning van deze hoofdontsluitingsroute enerzijds en van de selectie van de N18 – tussen Retie en Turnhout – als openbaar vervoer- en langzaam verkeersas, kan het op- en afrittencomplex nr. 25 worden afgesloten, zodat het gebruik van de eerder beschreven hoofdontsluitingsroute effectief wordt afgedwongen. Het supprimeren van het op- en afrittencomplex lijkt realistisch, indien aan een aantal voorwaarden wordt voldaan:

- Het optimaliseren van de N19 als hoofdontsluiting van de ruimere regio naar het hoofdwegennet, gezien de selectie van de weg als primaire weg II (vanaf Geel richting A21/E34) en als primaire weg I (vanaf Geel richting A13/E313);
- Het optimaliseren van de R14 in Geel, gezien de selectie als primaire weg I;
- De afwikkeling van het zwaar verkeer naar het hoofdwegennet laten verlopen via de N71 en de N19, middels tonnenmaatbeperkingen enerzijds en bewegwijzering anderzijds. Het vrachtverkeer richting Nederland zal bijgevolg via de N71 en de N74 naar de A21/E34 worden gestuurd (een omleiding N71 – N19 – A21/E34 heeft een te grote omrijfactor).

De geplande tewerkstellingszones in Mol en Geel kunnen via de N118 naar de N19 ontsloten worden. Om te vermijden dat het verkeer via Retie de E34/A21 opgaat dient de ring rond Geel te worden vervolledigd. (de ring rond Geel vervolledigen is echter geen duurzaam scenario, dit is niet voorzien in het RSV, onderzoek hiernaar dient bovenlokaal te gebeuren). Op de N118-Geelsebaan te Retie dienen maatregelen te worden genomen om het doorgaand verkeer af te weren, bijvoorbeeld door tonnenmaatbeperking.

Aanvullend op de categorisering van het hogere wegennet, worden tevens de wegen van het gemeentelijke wegennet gecategoriseerd (zie kaart 6). Deze lokale wegen worden in het mobiliteitsplan ondergebracht in drie grote categorieën: lokale verbindingswegen, lokale verzamelwegen en erfontsluitingswegen.

- **Lokale verbindingswegen** zorgen voor een maasverkleining van de primaire en secundaire wegen zonder een functie op Vlaams gewestelijk niveau te vervullen. De hoofdfunctie is het verbinden en/of verzamelen op gemeentelijk en intergemeentelijk niveau. Als aanvullende functie kan het toegang geven worden beschouwd.

Te Retie, worden de volgende routes/wegen als dusdanig geselecteerd:

- N123 – route Postelsebaan – Brand – Hulselstraat – Kasteelstraat – Pontfort;
- N118 – Geelsebaan.

- **De lokale verzamelwegen** geven ontsluiting van woonwijken/entiteiten naar de gemeentelijke en bovengemeentelijke verbindingswegen. Hun functie is het verzamelen op woonkern/wijkniveau met als aanvullende functie het toegang geven.

⁵ Filters: deze dienen het oneigenlijk verkeer ontmoedigen. De verkeersfunctie in een filter is volledig ondergeschikt aan de verblijfsfunctie.

⁶ Weerstanden: verhinderen dat secundaire wegen, die eindigen aan de rand van de kernen, met elkaar worden kortgesloten. Zij stoppen het doorgaand verkeer in plaats van het te filteren.

Voor Retie werden (voorlopig) de volgende routes/wegen als lokale verzamelwegen geselecteerd:

- Zanddijkdreef;
 - Hodonk – Werbeek;
 - Kromstraat – Boesdijk;
 - Oude Arendonksebaan;
 - Meierend – Bosend;
 - Brasel;
 - Kastelsedijk;
 - Weinen;
 - Geenend;
 - Looiend;
 - Hesstraat;
 - Hofstraat;
- **Erfontsluitingswegen** hebben als hoofdfunctie het ontsluiten van woningen en landbouwgronden met als aanvullende functie: onderdeel van de fietsroutestructuur.

C. Inrichtingsprincipes voor de verschillende categorieën

Na het toedelen van alle wegen en straten van Retie aan de verschillende categorieën, moeten er voor elke categorie richtlijnen worden opgesteld m.b.t. de vormgeving en inrichting. Deze moeten immers aangepast zijn aan de toegekende functie.

Om de voorspelbaarheid van het gebruik en het (verkeers)gedrag te voorkomen, mag er bij voorkeur slechts één duidelijk en herkenbaar typeprofiel zijn per categorie. Het is tevens de eis om onbedoeld gebruik te voorkomen, d.w.z. dat de verschillende categorieën gebruikt moeten worden waarvoor zij zijn ontworpen. Wegen met een erffunctie dienen daarom meer discontinuïteiten te bevatten dan verzamel- of ontsluitingswegen.

Meer specifiek voor Retie, kunnen voor de verschillende categorieën de volgende inrichtingsprincipes worden aangereikt:

- **Secundaire wegen**
Binnen de bebouwde kom wordt een doortochtherinrichting toegepast, terwijl de inrichting buiten de bebouwde kom in principe uitgaat van een gescheiden verkeersafwikkeling. Er werden nog geen inrichtingsprincipes voor de secundaire wegen opgesteld. Uit de streefbeelden voor de N18 en N118 zal blijken hoe deze wegen ingericht moeten worden.
- **Lokale verbindingswegen**
Wegen met een lokale verbindingsfunctie hebben een dusdanig “grootschalig” karakter dat ook daaraan de snelheid moet worden aangepast (zie punt D).
Naar de inrichting toe wordt er concreet gedacht aan afgescheiden en voldoende brede trottoirs en fietspaden, aan beveiligde oversteekvoorzieningen en aan overzichtelijk ingerichte kruispunten. Gestreefd moet worden naar voorzieningen aan beide zijden van de weg, waardoor de behoefte om de rijbaan te kruisen afneemt.
- **Lokale verzamelwegen**
Naast het verschil in wegbreedte, wordt een nadrukkelijk verschil tussen een weg met een verblijfsfunctie en een weg met een verzamelfunctie gevormd door de aparte, fysiek gescheiden fiets- en voetpaden, indien dit weliswaar mogelijk is.
De reden dat voor vrijliggende en verhoogde fietspaden is gekozen, is dat met fietsstroken de weg visueel wordt verbreed, waardoor de snelheid op het wegvak toeneemt.
Ook hier dienen de nodige oversteekvoorzieningen

D. Afbakening verblijfsgebieden en snelheidsregimes (zie kaart 7)

In functie van hiervoor besproken wegencategorisering en de verblijfsactiviteiten (afbakening verblijfsgebieden) werd het wegenpatroon ook in wenselijke snelheden gecategoriseerd.

Hierbij zijn de volgende waarden gehanteerd te Retie:

- Secundaire wegen: 90 km/uur buitengebied;
70 km/uur overgangsgebied;

- Lokale verbindingswegen: 90-70, naargelang de concentratie van bebouwing langs de weg;
- Lokale ontsluitingswegen: 90-70-50 naar gelang de erffuncties;
- Overige wegen: ontwerpsnelheid 50 km/uur;
- Centrumgebied: 30 km/uur.

Binnen de verblijfsgebieden geldt in principe een regime van 30 km/uur, doch ook dit dient te worden gezien in samenhang met de graad van de aanwezige erffuncties.

De overgangen van de resp. snelheidsregimes dient te worden ondersteund door poortconstructies

2.2.4.3 Bepaling actieprogramma

Zie tabel 5 (op te stellen i.s.m. AWW, De Lijn en de gemeente).

2.2.5 HET VERKEERSVEILIGHEIDSPLAN

2.2.5.1 Doelstellingen

Belangrijkste objectief inzake het verkeersveiligheidsplan is uiteraard het verminderen van zowel de objectieve als de subjectieve verkeersonveiligheid.

2.2.5.2 Uitwerken verkeersveiligheidsplan

Naast de situaties welke als verkeersonveilig werden beschouwd op basis van de ongevallenanalyse, zoals vermeld in de oriëntatienota, gaat onderhavig plan verder dan enkel en alleen het bestrijden van verkeersonveilig gebleken situaties.

Integrerende onderdelen van dit veiligheidsplan zijn:

- de wegencategorisering en de voorgestelde snelheidsregimes;
- de afbakening van de woongebieden en zone-30 zones;
- maatregelen aangaande het autoverkeer in functie van verkeersveiligheid en – leefbaarheid;
- incidentele maatregelen;
- het politioneel toezicht.

A. Wegencategorisering

De voorgestelde wegencategorisering werd reeds vermeld in punt 2.3.4.2. B. Uitwerking beleidsplan autoverkeer.

B. Snelheidsregimes

De snelheidsregimes, zoals weergegeven op kaart 7, worden hieronder behandeld:

120 km/uur

Op de hoofdwegen – m.n. op de E34 – bedraagt de maximum toegelaten snelheid 120 km/uur.

90 km/uur

Deze snelheid wordt verantwoord geacht bij situaties buiten de bebouwde kom en in geval (zelfs matige) lintbebouwing ontbreekt. Deze snelheid is in Retie nergens aangewezen.

70 km/uur

Deze snelheid is eveneens van toepassing buiten de bebouwde kom, doch in situaties waar (zelfs beperkte) lintbebouwing voorkomt. Deze snelheid wordt aanvaard op de volgende wegen:

- N18 – Turnhoutsebaan tussen De Werft en Pijlstraat;
- N123 – Pontfort – Kasteelstraat tot kruising met de Sint-Paulustraat;
- N118 – Geelsesbaan vanaf Hoogstraat richting Geel;
- N18 – Molsebaan vanaf kruising Meierend in de richting van Dessel;
- N118 – Europalaan tot de kruising met de Oude Arendonksebaan nabij het centrum van Retie;

- N123 – Brand – Hulsetraat tussen Fluiterstraat en Noordstraat;
- N18 – Provinciebaan tot de Hofstraat
- Kastelsedijk;
- Brasel;
- N123 – Postelsebaan tot Langedijk;

50 km/uur

Dit snelheidsregime is in het algemeen van toepassing voor alle situaties binnen de bebouwde kom, tenzij andere belangen een verdergaande snelheidsbeperking noodzakelijk maken. Op volgende wegen in of uit de bebouwde kom geldt eveneens het snelheidsregime 50 km/uur:

- Hofstraat;
- Hesstraat;
- N18 – Provinciebaan tussen Hofstraat en Schoolstraat;
- Looiend;
- Oude Arendonksebaan;
- Geenend;
- Wenen;
- Route Hodonk (vanaf Groenendijk) – Werbeek;
- N123 – Brand tussen Noordstraat en Langedijk;
- Zanddijkstraat;
- N118 – Geelsebaan vanaf kruising met de Hoogstraat richting centrum;
- Route Nieuwstraat – Sint-Paulusstraat – Pijlstraat – doorgetrokken Veldenstraat;
- Route N18 – Turnhoutsebaan (vanaf kruising met de Pijlstraat) – Sint-Martinusstraat;
- Route Boesdijk – Kromstraat;

30 km/uur

In de verschillende dorpskernen moet een snelheidsregime van 30km/ uur gelden om de leefbaarheid in deze centra te waarborgen. Op termijn zullen alle woongebieden worden heringericht tot zone-30 gebieden. Hiermede wordt niet uitsluitend bekomen dat de woonstraten rustig worden bereden, maar ook dat het sluikverkeer wordt voorkomen/afgeschrikt. Hierbij ligt de prioriteit duidelijk in die straten die thans reeds als sluikroutes worden gebruikt.

Voor Retie wordt de zone 30 afgebakend binnen de doorgetrokken Veldenstraat, Pijlstraat, Sint-Paulusstraat, Geelsebaan, Bosend, Meierend, Molsebaan, Groenstraat, Laarstraat, Boekwiltbaan, Fluiterstraat, Kromstraat, Boesdijk.

Schoonbroek kan op lange termijn worden ingericht als zone 30.

In Brand kunnen de volgende zones worden ingericht als zone 30:

- Zone tussen de Gemeentestraat, Hodonk, Brand, Noordstraat, Dwarsstraat, Klinkerbos, Langedijk
- Zone 30 in de wijk langs de Nachtegaallaan, langs de Groenedijk en tussen Abergstraat en Groenedijk;
- Zone 30 in de wijk tussen N123 – Postelsebaan, Zanddijkstraat, de Berkenlaan en het Kanaal;

Woonerven: max. 20 km/uur

Een nog lager snelheidsregime dan de 30 km/uur kan worden bekomen met woonerven.

Alhoewel met de vigerende zone-30 regeling op relatief korte termijn, maatregelen kunnen worden genomen om een laag snelheidsregime af te dwingen, dient de kans tot een herinrichting van de zone-30 straat tot woonerf te baat worden genomen, indien het project kan meeliften met b.v. de vernieuwing van de riolering.

De opsomming van de wegen en straten of de deeltracés daarvan die tot elk van deze snelheidscategorieën behoren zal in een latere fase gebeuren, net zoals de overige maatregelen die t.o.v. het autoverkeer moeten genomen worden.

C. Poorteffecten

Retie

Poorteffect: 70 km/uur naar 50 km/uur

- N123 - Hulsestraat kpt met de Fluiterstraat;
- N18 - Molsebaan kpt met de Meierend;
- N118 - Geelsebaan kpt met de Hoogstraat;
- N123 - Kasteelstraat kpt met de St.- Paulusstraat;
- N18 - Turnhoutsebaan kpt met Pijlstraat;
- N118 - Europalaan kpt met Oude Arendonksebaan;

- Wenen net voor kpt met de Geelsebaan;

Poorteffect: 50 km/uur naar 30 km/uur

- Boekweitbaan kpt met de Hulselstraat;
- Bosend kpt met de Geelsebaan;
- Zandstraat net voor kpt met Bosend;
- Delstraat kpt met de Kromstraat;
- Raapstraat kpt met de Boesdijk;

Inrichting als zone 30

- Zone 30 binnen de doorgetrokken Veldenstraat, Pijlstraat, Sint-Paulstraat, Geelsebaan, Bosend, Meirend, Melsebaan, Groenstraat, Laarstraat, Boekwiltbaan, Fluitersstraat, Kromstraat, Boesdijk

Schoonbroek

Poorteffect: 70 km/uur naar 50 km/uur

- N18 - Provinciebaan kpt met de Hofstraat;
- N18 - Provinciebaan kpt met De Werft;

Poorteffect: 50 km/uur naar 30 km/uur

- Schoolstraat kpt met de Provinciebaan;
- Hofstraat kpt met de Provinciebaan;
- Hesstraat kpt met de Provinciebaan;

Inrichting als zone 30

- Zone 30 volledige kern

Brand

Poorteffect: 70 km/uur naar 50 km/uur

- N123- Brand kpt met de Noordstraat;
- N123- Brand kpt met de Langedijk;

Poorteffect: 50 km/uur naar 30 km/uur

- Abergstraat net voor kpt met Groenedijk;
- Nachtegaallaan binnenkomend vanaf Zanddijkdreef;
- Zanddijkdreef kpt met Rozenlaan;
- Zanddijkdreef kpt met Heidebloemlaan;
- Zanddijkdreef kpt met Prinsenlaan;
- Zanddijkdreef kpt met Anemoonlaan;
- Postelsebaan kpt met Jasmijnlaan;
- Postelsebaan kpt met Mimosalaan;
- Postelsebaan kpt met Begonialaan;
- Hodonk kpt met de Gemeentestraat;
- Brand kpt met de Noordstraat;
- Brand kpt met de Dwarsstraat;
- Brand kpt met de Verbindingsstraat;
- Langedijk kpt met Klinkersbos;
- Noordstraat bij binnenkomen van de woonzone;

Inrichting als zone 30

- Zone 30 tussen Gemeenstraat, Hodonk, Brand, Noordstraat, Dwarsstraat, Klinkersbos, Langedijk;
- Zone 30 in de wijk tussen N123 – Postelsebaan, Zanddijkstraat, Berkenlaan en het kanaal;
- Zone 30 in de wijk langs de Nachtegaallaan;

D. Maatregelen aangaande het autoverkeer in functie van verkeersveiligheid en –leefbaarheid (zie kaart 8)

Naast een optimalisatie van de bestaande infrastructuur en een herinrichting van de belangrijkste kruispunten, vormt de belangrijkste maatregel – naar autoverkeer toe – de doortrekking van de ‘ring’ via de Veldenstraat. De volgende elementen zijn daarbij van belang:

- Om het doorgaand verkeer echter te ontmoedigen, wordt er op de ring een ‘verkeersweerstand’ gecreëerd door de aanleg van rotondes.

- Gezien het feit dat de Veldenstraat momenteel enkel als ontsluitingsweg geldt voor de KMO-zone, zal deze weg een opwaardering moeten kennen, teneinde een wezenlijk onderdeel te kunnen uitmaken van de 'ring'. Bovendien wordt het zo mogelijk om zowel vanaf de N18 als de N118 de zone te bereiken, zonder daarbij het centrum (bijkomend) te belasten.
- De delen van de gewestwegen binnen deze 'ring' worden overgedragen aan de gemeente en zullen vrij hard worden ingericht, zodat het doorgaand (zwaar) verkeer uit het centrum wordt geweerd;
- De doorgetrokken 'ring' (Pijlstraat, Sint-Paulusstraat, Nieuwstraat en Veldenstraat) wordt aangelegd door het Gewest (AWV). Vanuit de GBC wordt geopteerd de 'ring' als secundair type II in te richten.
- Een harde herinrichting van de centrumstraten zonder het busverkeer hierdoor te hinderen.

Met de voornoemde ingrepen zal de voorheen geschetste wegcategorisering in de praktijk worden omgezet. De hoofdontsluitingsroute die zo ontstaat, m.n. de route N18 (Molsebaan) – 'ring' – N118 (Europalaan), zal als dusdanig worden gebruikt indien het op- en afrittencomplex nr.25 wordt afgesloten. De N118 – Europalaan mag in geen geval een ontsluitingsroute vormen voor nieuwe ontwikkelingen.

De gemeente wijst er wel op dat zij geen onmiddellijke noodzaak zien in het afsluiten van dit op- en afrittencomplex. Indien echter een keuze moet gemaakt worden tussen het behoud van het complex 25 of 26 (ingevolge de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen), kiest de gemeente voor het afsluiten van complex 25 (Turnhout – Oost).

Door het afsluiten van dit complex wordt bovendien kracht gezet achter de selectie van de N18 (tussen Retie en Turnhout) als secundaire weg type III. Belangrijke randvoorwaarde blijft echter het afdwingen van het gebruik van de N19 als hoofdontsluitingsroute naar de A21/E34. De N19 vervult dus de voornaamste regionale ontsluitingsfunctie, de doortrekking van de noordelijke ring rond Geel kan dit enkel versterken. Voor de regio tussen de A21/E34, de A13/E313 en de N47 spelen ook de N71, de N13 en de N152 een belangrijke rol. Dit wordt echter op middellange tot lange termijn gezien, daar dit binnen een ruimere regio bijkomende maatregelen vereist. (zie 2.2.4.2. B).

Bovendien zullen, zoals eerder vermeld, langs de route N18 – 'ring' – N118 drie weerstanden worden ingebouwd zodat deze route niet langer als alternatief wordt gebruikt voor de N19. De weerstanden zullen in Mol, in Dessel en in Retie worden ingebouwd (zie 2.2.4.2.B).

Benevens een herinrichting van de (voormalige) gewest- en provinciewegen (binnen de 'ring' gelegen) en de 'ring' zelf, worden ter verbetering van de verkeersveiligheid en –leefbaarheid de volgende maatregelen uitgewerkt:

- Het herinrichten van de secundaire en lokale verbindingswegen doorheen de verschillende kernen, waarbij de secundaire wegen worden ingericht volgens het doortochtenprincipe:
 - De N18 doorheen Schoonbroek (vanaf de kruising met de Hofstraat tot de kruising met de Schoolstraat);
 - De N123 doorheen Brand (vanaf de kruising met de Noordstraat tot voorbij het Kempisch rustoord).
- De mate van hardheid van de herinrichting moet uiteindelijk worden bekeken in functie van een evaluatie na het inrichten van de ring rond Retie en de nieuwe verkeersafwikkeling die dan zal ontstaan.
- Poortconstructies ter hoogte van de kruisingen van de N18, N118 en N123 met de 'ring' (zie ook 2.2.4.2. D).
- Het invoeren van verkeersremmende maatregelen voor de sluikroute Huisjes – Langedijk – Zanddijkdreef.
- Het continueren van hoogwaardige fietsvoorzieningen op de N18 over de autosnelwegbrug.

Om te voorkomen dat het gebruik van de N118 – Europalaan, als secundaire weg type II, wordt afgewenteld op de straten in het centrum van Retie, zal een wijziging/aanpassing van de verkeerscirculatie zich in ieder geval opdringen en dit, mede ter ondersteuning van het gebruik van de 'ring'.

Andere, reeds gekende maatregelen, die door de verschillende beleidsinstanties (AWV, provincie en gemeente) zowel binnen als buiten het centrum van Retie worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid en –leefbaarheid:

- **Maatregelen door AWW:**
 - Herinrichting kruispunt N123 (Kloosterstraat) x Laarstraat (schoolomgeving) als rotonde;
 - N118 (Retie – Arendonk): aanleg dubbelrichting fietspad;
 - N118 (Retie – Arendonk): aansluiting van de Veldenstraat middels een rotonde.
- **Maatregelen door de provincie:**
 - Herinrichting kruispunt N18 x Pijlstraat als rotonde.
- **Maatregelen door de gemeente Retie:**
 - Aanleg fietsroute langs N118 (Europalaan), om vervolgens via een pad langs de Kleine Nete en de bestaande weg doorheen het domein van het kasteel Baron Du Four op de N123 (Kasteelstraat) uit te komen;
 - Aanleg fietsroute langs de Boogstraat (door Looiendse Bossen) naar Metsen;
 - Aanleg fietsroute van Grachtstraat (Hodonk) via Rozenbaan, Prinsenlaan, het Kanaal Dessel – Turnhout – Schoten naar de N123 (Postelsebaan).

2.2.5.3 *Bepaling actieprogramma*

Zie tabel 6

2.2.6 HET PARKEERBELEID

2.2.6.1 *Doelstellingen*

Parkeerbeleid is een efficiënt middel om te sturen aan het gebruik van de auto en op die manier de leefbaarheid van centra en verblijfsgebieden te versterken en de bereikbaarheid te garanderen. Wat heeft het voor zin ergens heen te rijden met de auto als er niet in de nabijheid van de bestemming geparkeerd kan worden? Het verhogen van de drempel bij parkeren kan net voldoende zijn om het gebruik van de auto verder te ontmoedigen. Dit kan met name gebeuren op locaties waar alternatieven voorhanden zijn.

2.2.6.2 *Uitwerken parkeerbeleidsplan*

- ***Carpool - parking***
De belangrijkste maatregel m.b.t. het parkeren is het voorzien van een carpool -parking ter hoogte van de verkeerswisselaar nr 26. Deze parking staat niet in directe relatie tot het gemeentelijke activiteitenpatroon, maar is in eerste instantie bedoeld om het autoverkeer naar Antwerpen op te vangen, teneinde een oplossing te bieden voor de (over)verzadiging van de autosnelwegen. Dit moet een aanzet zijn om de auto nog in beperkte mate te gebruiken in de woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen.
- ***Parkeren in de kernen***
In de oriëntatienota werd reeds vermeld dat er geen grote parkeerproblemen zijn in Retie met uitzondering langs de N18 doorheen de dorpskern. De parkeerdruk is hier voornamelijk het gevolg van de concentratie aan voorzieningen langs deze weg, waar conflicten optreden met de intensieve verkeersstromen. Door de herinrichting van de belangrijke structuurwegen in het centrum en het instellen van de 'ring' kan aan deze problematiek gedeeltelijk worden verholpen.

Op korte termijn:

De herinrichting van een aantal straten en pleinen (Markt) gelegen binnen de ring, welke in functie van de verkeersveiligheid en –leefbaarheid zal staan, zal het aantal 'interessante' parkeerplaatsen in dat gebied beperken in omvang.

Het is dan ook aangewezen om een gedifferentieerd parkeerbeleid te voeren, waarbij voor de meest interessante plaatsen een duidelijke parkeerduurbeperking wordt opgelegd.

Vermits Retie over voldoende parkeerruimte in de onmiddellijke nabijheid van de kern beschikt (achter het gemeentehuis, parking Boesdijkhof en parking Nederstraat) kunnen deze als langparkeerplaatsen fungeren.

Op lange termijn:

De parkings waar langparkeren wordt toegestaan (zie hierboven), kunnen op termijn een kleinschalige uitbreiding ondergaan, weliswaar ten koste van het aantal parkeerplaatsen in het onmiddellijke centrum. De uitwerking hiervan dient te gebeuren volgens het “stand-still”-principe, zodat een ‘evenwichtige’ parkeerbalans kan voorgedragen worden.

Het parkeerplan dient te worden uitgewerkt in samenhang met de gewenste verkeerscirculatie in de centra van de verschillende deelgemeenten.

2.2.6.3 Bepaling actieprogramma

Zie tabel 7 .

2.3 WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

Werkdomeinen A en B betreffen een aantal planologische en verkeerstechnische maatregelen. Deze zijn op zich onvoldoende om het scenario voor duurzame mobiliteit te realiseren. Daarvoor zijn een aantal ondersteunende en/of flankerende maatregelen nodig.

2.3.1 VERVOERMANAGEMENT

Alhoewel de term vervoermanagement een bredere lading dekt wordt in onderhavig rapport het belang van met name het vervoermanagement bij bedrijven en openbare instellingen benadrukt. Daarbij kan het beschouwde vervoermanagement op twee manieren worden benaderd:

- A. een bedrijfsaanpak
- B. een gebiedsgerichte aanpak.

Mocht binnen afzienbare tijd de wet ter zake worden goedgekeurd, dan zullen bedrijven met 50 of meer personeelsleden, verplicht worden bedrijfsvervoerplannen op te stellen. Daarin moet worden aangegeven op welke wijze tot een reductie van het aantal autokilometers kan worden gekomen. De gebiedsgerichte aanpak richt zich op een bepaald werkgelegenheidsgebied waar de daarin gevestigde bedrijven samenwerken met overheden en vervoerders om het gezamenlijke doel te bereiken.

In Retie zijn geen bedrijven gevestigd met meer dan 50 werknemers, waardoor deze – volgens dezelfde wet – aan de verplichting tot het opstellen van een bedrijfsvervoerplan, kunnen worden onttrokken. Desondanks zou een gebiedsgerichte aanpak mogelijk moeten zijn (opstellen van een bedrijfsvervoerplan voor de ganse KMO-zone tussen de N18 en N118), ware het niet dat deze zone zich door de aard van de bedrijvigheid (transport, bouw,...) en het geldende shiftensysteem (dat bovendien verschilt voor elk bedrijf) moeilijk leent tot de opmaak van dergelijk plan.

Mogelijkheden voor bedrijven om de vervoerswijzekeuze van de werknemers te beïnvloeden zijn:

- het aantrekkelijker maken van het gebruik van de fiets door een betere fietsenstalling, goede fietsroutes naar het bedrijfsterrein of het ter beschikking stellen van bedrijfsfietsen;
- Invoeren reiskostenvergoeding per fiets en deze hoger te stellen dan die met de auto;
- Het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer door een gunstige reiskostenvergoeding (b.v. tussenkomst in de onkosten van gebruik van het openbaar vervoer);
- Het bevorderen van het carpoolen door het beschikbaar stellen van de beste parkeerplaatsen voor carpoolers of door een lease-auto of –busje ter beschikking te stellen;

Het ophalen en wegbrengen van de werknemers door middel van bedrijfsvervoer.

Het opstellen van een bedrijfsvervoerplan speelt evenwel niet uitsluitend op het niveau van de bedrijven:

- Het gemeentebestuur en haar diensten (als bedrijf) zouden nu reeds (en als voorbeeld) eveneens een bedrijfsvervoerplan moeten opstellen. Stimuli voor het gemeentepersoneel de, gedeeltelijke, terugbetaling van het openbaar vervoerabonnement.

- Scholen of schoolgemeenschappen (met name secundaire scholen) hebben een aanzienlijk personeelsbestand en zouden in principe ook in aanmerking komen voor het opstellen van dergelijke plannen. Hierbij zouden maatregelen kunnen genomen worden om het autoverkeer te beperken door het aanmoedigen van fietsgebruik en het gebruik van openbaar vervoer (door het inrichten van fietspooling).

2.3.2 FINANCIËLE MAATREGELEN

Financiële maatregelen ondersteunen op hun beurt de overige maatregelen binnen werkdomein C (parkeerbeleid, vervoersmanagement, ...).

- **Tarifiering openbaar vervoer**
Eén van de maatregelen om het openbaar vervoergebruik te stimuleren is de integratie van de tarieven. Het lijkt dan ook voor de hand om te stellen dat de reiziger (met trein en/of bus) met één ticket en eveneens één tarief het openbaar vervoer kan gebruiken bij overstap van de ene maatschappij op de andere. Zulks behoort evenwel tot de federale materie.
In navolging van meerdere steden en gemeenten kan Retie een doelgroepentarif nastreven:
 - gratis of gereduceerd tarief voor de scholieren;
 - idem voor de senioren (dit is of wordt zeer binnenkort gerealiseerd);
 - terugbetaling van het openbaar vervoersabonnement (tot een bepaalde limiet) voor het gemeentepersoneel.
- **Fietsvergoeding**
Het gemeentebestuur kan een fietsvergoeding instellen voor haar werknemers. De gemeente stelt op deze wijze een voorbeeld naar zijn inwoners. Hierbij kan nog eens nadruk gelegd worden op de ruimtelijke nabijheid van alle activiteiten (wonen, werken, winkelen).

2.3.3 COMMUNICATIE EN INFORMATIEVERSCHAFFING

Om de acceptatie van het gekozen beleid en de daaruit voortvloeiende maatregelen naar het publiek te vergroten is het onontbeerlijk om de bevolking (maar ook het bedrijfsleven) te informeren over het verkeersbeleid dat de gemeente de komende jaren wenst te voeren.

Hierbij mag de aandacht niet alleen gaan naar het aanreiken van volwaardige alternatieven ter ontmoediging van het autogebruik (bus, fiets,...), maar moet eveneens een mentaliteitswijziging gecreëerd worden bij de bevolking. Hiervoor zijn andere middelen nodig, zoals informatieverstopping over de mogelijke alternatieven en de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven. In eerste instantie vindt die informatieverstopping plaats via het gemeentelijke/stedelijke informatieblad.

Naast algemene informatie omtrent dat beleid (als ook de fundering daarvan) worden de bevolking en de bedrijven verder op de hoogte gehouden van de 'vruchten' die dat beleid moet afwerpen. Er moeten concrete en gemakkelijk begrijpbare criteria worden opgenomen, waaraan het publiek direct kan zien of het gevoerde beleid de doelstellingen bereikt, of althans in de richting van die doelstellingen werkt.

In een eerste thema wordt het algemene mobiliteitsbeleid van de gemeente toegelicht, de doelstellingen daarvan en op welke wijze die doelstellingen bereikt (kunnen) worden. Tevens worden de praktisch meetbare criteria aangegeven om de voortgang van het beleid, de (grotere en kleinere successen) te beoordelen.

Als praktisch meetbare criteria worden beschouwd:

- de hoeveelheid verkeer die binnen een bepaalde corridor toegang tot het centrum heeft
- de hoeveelheden voetgangers en fietsers op bepaalde assen
- de verkeersonveiligheid (waarbij die van het langzaam verkeer apart wordt belicht)
- de hoeveelheid vervoerde passagiers met het openbaar vervoer (zowel de bus als de trein)
- enz.

Vervolgens worden aan de hand van verschillende themanummers dieper ingegaan op de verschillende deelonderwerpen van het mobiliteitsplan.

In een informatiecampagne/brochure zal voorts worden aangegeven op welke wijze welbepaalde bestemmingen het best bereikt kunnen worden, m.a.w. voor de belangrijkste (verkeersgenererende) bestemmingen zal een bereikbaarheidsprofiel worden opgesteld.

Niet alleen wordt de 'gebruiker' de mogelijkheid geboden om op (passieve) wijze te vernemen wat de stand van zaken is. Er moet een uitdaging ontstaan om op actieve wijze te participeren in het beleid.

De gemeente doet zulks reeds aan de hand van infokaarten, die een bepaald thema aansnijden en via inspraak-markten.

De resultaten daarvan moeten eveneens in het gemeentelijk infokanaal worden opgenomen, als ook de wijze waarop het beleid inspeelt (of niet) op de bemerkingen/bedenkingen/voorstellen van het publiek.

Naar verschillende doelgroepen toe zal een campagne worden gevoerd welke moeten aanzetten tot een efficiënter gebruik van met name de gemotoriseerde vervoermiddelen:

- scholen:
 - campagnes omtrent schoolpooling, waarbij meerdere kinderen in één auto naar de school worden gebracht;
 - fietscolonnen, waarbij een verzamelpunt wordt afgesproken en waarbij in colonne naar school wordt gefietst. Die centrale verzamelpunten moeten schuilvoorzieningen en evt. andere voorzieningen bevatten;
 - informatie over de meest geschikte wegen om de school te bereiken (specifiek met het oog op de verkeersveiligheid).
- bedrijven:
 - deze informeren en er toe aanzetten tot het opstellen van bedrijfsvervoerplannen, als ook wijzen op de mogelijkheden van de alternatieve vormen van transport.

Er kan een mobiliteitsadviesdienst worden opgericht, bijvoorbeeld in samenwerking met VVV, dat informatie verschaft aan de burger over verplaatsingen, busdiensten, carpoolen,...

Opmerking: als voorbeeld kan de gemeente een bedrijfsvervoerplan opstellen voor haar eigen personeel.

Fiets: In samenwerking met de scholen kan een fietscampagne gevoerd worden, teneinde de leerlingen te sensibiliseren om meer met de fiets naar school te komen (o.a. over fietspoolen).

Openbaar vervoer: Er wordt een folder opgemaakt over het nieuwe netwerk (+ gebruik en kostprijs) die verspreid wordt via het informatieblad. Ter hoogte van de openbaar vervoerknooppunten worden (digitale) informatieborden voorzien.

Parkeren: De nodige informatie over Park and Ride parking en het carpoolen wordt verspreid onder de bevolking via het gemeentelijk informatieblad.

Er kan bovendien gesteld worden dat een goede communicatie met de burger, omtrent het mobiliteitsplan in het algemeen en met betrekking tot herinrichtingsprojecten in het bijzonder, noodzakelijk is. Het gemeentelijk informatieblad en eventuele hoorzittingen zijn hiervoor de belangrijkste instrumenten. Eventueel kunnen specifieke informatiefolders opgemaakt worden.

2.3.4 HANDHAVING

Door middel van handhaving zal het gevoerde mobiliteitsbeleid van de gemeente ondersteund worden. Het handhavingsbeleid te Retie zal zich voornamelijk toespitsen op:

- Regelmatig toezicht op het snelheidsgedrag van de gemotoriseerde weggebruiker. Dit is een noodzaak omdat overdreven snelheid in het verkeer vaak als de grote boosdoener wordt ervaren in het verkeer.
- het toezicht op het **parkeren** in die gebieden waar de vraag naar parkeren groot en de ruimte beperkt is (i.c. het centrum alsook het parkeren nabij schoolomgevingen)

Om te komen tot het respecteren van de snelheidslimieten, dienen op geregelde tijdstippen onaangekondigde *snelheidscontroles* uitgevoerd te worden, welke leiden tot een sanctie bij het overtreden van de toegelaten snelheid. Geen incidentele maar **regelmatige controle** op de voorgeschreven/ toegelaten snelheid moet, naast de herinrichting van afgebakende woongebieden, een ongewenst hoog snelheidsgedrag beïnvloeden, om aldus het subjectieve verkeersveiligheidsgevoel te verminderen maar ook de objectieve verkeersonveiligheid te beïnvloeden.

Ook hier zal door confrontatie van de weggebruiker met zijn gedrag en het verstrekken van informatie (waarbij de weggebruiker o.a. wordt duidelijk gemaakt dat de controles frequent zullen plaats vinden) worden beoogd het begrip van de weggebruiker te laten toenemen.

Het *controleren van de parkeerregulering* spitst zich voornamelijk toe op het fout parkeren en de controle van de parkeerduur. Ook hier geldt dat de nodige sancties dienen genomen te worden bij het overtreden van de maximaal toegelaten parkeerduur, teneinde te komen tot het respecteren van de parkeerdurbeperking. Hierbij gaat prioritair aandacht naar het centrumgebied van Retie.

2.4 WERKDOMEIN D : SAMENHANG TUSSEN WERKDOMEINEN A, B EN C

In deze paragraaf moet tot uitdrukking komen op welke manier de maatregelen in de verschillende domeinen A, B,C met elkaar samenhangen en/of ondersteunen. De werkdomeinen waren de volgende:

- A: ruimtelijke ontwikkelingen;
- B: ontwikkeling verkeersnetwerken;
 - B1: beleidsplan openbaar vervoer;
 - B2: Fietsbeleidsplan;
 - B3: Beleidsplan voetgangersverkeer;
 - B4: Beleidsplan autoverkeer;
 - B5: verkeersveiligheidsplan;
 - B6: parkeerbeleidsplan;
- C: ondersteunende en flankerende maatregelen;
 - C1: vervoersmanagement;
 - C2:financiële maatregelen;
 - C3: communicatie: campagne en informatie;
 - C4: handhaving.

Samenhang tussen de verschillende acties ontstaat er op twee manieren. Ofwel is er sprake van een **geïntegreerde actie** op een bepaalde locatie ofwel worden er in een bepaald werkdomein maatregelen voorzien die de acties van een ander werkdomein **ondersteunen** (bvb. De fietsroutes bedienen de voornaamste openbaar vervoerknooppunten zodat de vervoerketen fiets – openbaar vervoer bevordert wordt). Op de volgende vlakken is er samenhang tussen de verschillende acties van het beleidsplan:

1. Samenhang tussen domein A en B1, B2, B3, B4 en B5

De maatregelen voor de doortochtherinrichting van de N18 en de N118 in het centrum van Retie en de doortrekking van de 'ring' tussen de N18 en N118 vrijwaren het centrum van Retie van doorgaand verkeer. Toch zal deze maatregel niet beperkt mogen blijven met de voorziening van de ringweg en poorteffecten om het gewenste rijgedrag af te dwingen, de verfraaiing van het openbaar domein in de centra kunnen eveneens het beleid ter afbakening van de woonzones ondersteunen.

In het voorgestelde fietsroutenetwerk, zijn alle verkeersaantrekkende polen met elkaar verbonden, waarbij naast een primair netwerk, hoofdzakelijk langs de gemeentelijke structuurwegen, een alternatief wordt geboden middels het secundaire netwerk, dat zich grosso modo situeert buiten en tussen voornoemde structuurwegen.

Door het voeren van een aanbodplanning inzake fietsvoorzieningen, moet er een modal shift in de stedelijke en inter(buur)gemeentelijke verplaatsingen te behalen zijn.

De versterking en verdichting van de afzonderlijke kernen leidt tot het creëren van nabijheid, waardoor afstanden worden geminimaliseerd binnen de kernen om aldus bij te dragen tot een ander verplaatsingsgedrag. Tevens heeft zulks zijn voordelen inzake de bediening met het openbaar busvervoer.

2. Samenhang tussen de domeinen B1 en B2

Het samenhangend fietsroutenetwerk is zo geconcipieerd dat de belangrijkste halten van het openbaar vervoer worden aangedaan.

3. Samenhang tussen de domeinen B1 en B4

Teneinde de doorstroming van het openbaar busvervoer te bevorderen kan men verkeerslichtenbeïnvloeding voorzien voor het openbaar vervoer langsheen de N18.

4. Samenhang tussen de domeinen B1, B2 en B4

Meer openbaar vervoergebruikers is onlosmakelijk verbonden met minder autokilometers.

Naast het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer en dientengevolge minder autoverkeer in de verblijfsgebieden, zal het inzetten van bijkomend (gelegenheids)openbaar vervoer invloed hebben op de verkeers- en parkeerproblemen in bepaalde gebieden.

5. **Samenhang tussen de domeinen B1, B4 en B6**

De locatie van P+R/ carpoolparking is voorzien op een strategische punt van het openbaar vervoer en wegverkeer, om zodoende het beleid ter zake te ondersteunen.

6. **Samenhang tussen de domeinen B4 en B5**

Het uitgewerkte snelheidsregime als ook de wegcategorisering moeten het gebruik van een gewenste structuur bevorderen en afdwingen, waardoor de leefbaarheid en veiligheid van verblijfsgebieden wordt geoptimaliseerd.

De maatregelen die opgenomen zijn in het verkeersveiligheidsplan sluiten aan bij de afbakening van de verblijfsgebieden, terwijl anderzijds de maatregelen gericht zijn op het bereiken van een hogere verkeersveiligheid op het hogere en lokale wegennet.

7. **Samenhang tussen de domeinen B5 en B6 en C2**

De invoering van parkeerduurbepaling moet naast een verkeersuitdunning in het centrum bijdragen tot een hogere verkeersleefbaarheid en veiligheid in het centrumgebied (als verblijfsgebied), waardoor de alternatieve vervoerwijzen worden gestimuleerd.

8. **Samenhang tussen de domeinen C1, C3, B1 en B2**

Het opstellen en promoten van bedrijfsvervoerplannen hebben ondermeer tot doel om middels adviezen aan werknemers het gebruik van de alternatieve vervoerwijzen in het woon-werkverkeer te stimuleren, om aldus het aantal autokilometers in dat verplaatsingsmotief te reduceren.

9. **Samenhang tussen de domeinen C3, C4 en A, B**

Informatieverschaffing en handhaving zijn van ondersteunende aard v.w.b. het nastreven van het doel en de acceptatie van het mobiliteitsplan.

2.5 **WERKDOMEIN E : FINANCIËLE RAMING**

Zie afzonderlijke tabellen.

2.6 **WERKDOMEIN F : ORGANISATIE**

Dit werkdomein omvat afspraken over de werkwijze die de begeleidingscommissie zal volgen om het mobiliteitsplan en haar actieprogramma via bijakten te continueren.

2.6.1 **COÖRDINATIE TUSSEN BELEIDSACTOREN EN ANDERE PARTNERS**

Het is evident, na de opsomming van de maatregelen op de diverse domeinen, dat er voor vele projecten sprake is van meerdere betrokken actoren.

Het welslagen van onderhavig mobiliteitsplan hangt dan ook in hoge mate af van de samenwerking tussen de verschillende beleidsactoren, bijgevolg is regelmatig overleg nodig over de stand van zaken en de vorderingen welke men op de verschillende beleidsdomeinen boekt.

De continuïteit van het mobiliteitsplan moet dan ook verzekerd worden middels regelmatig overleg tussen de betrokken actoren.

Daartoe wordt voorgesteld dat:

- maandelijks overleg plaatsvindt inzake de vorderingen van het mobiliteitsplan en de afstemming van de verschillende domeinen op elkaar via een gemeentelijke ambtelijke werkgroep
- halfjaarlijks overleg plaats vindt tussen de verschillende actoren in een voortzetting van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC). Dit overleg kan dienen om het opstarten, bijsturen of herbekijken van projecten.

2.6.2 PROJECTORGANISATIE VOOR SOMMIGE BIJAKTEN

Op basis van de ontwikkelde visie m.b.t. de ruimtelijke ordening en de sturing van de mobiliteit in Retie, kunnen een aantal (project)bijakten worden afgesloten. Recent werd het bijakte-systeem vereenvoudigd. Er kunnen nog slechts drie bijakten worden afgesloten.

Bijakte 1 betreffende de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten;

Bijakte 19 betreffende ondersteuning van strategische planningsactiviteiten voor een gewestweg met bovenlokale of regionale verbindingfunctie;

Projectbijakte infrastructuur en/of openbaar vervoer; er komt slechts één bijakte per project. De projectbijakte bestaat nu uit verschillende modules, die grotendeels overeenstemmen met de bijakten uit het vorige vorig systeem.

Op regionaal niveau kan Bijakte 19 worden afgesloten voor de N18, de N118 en de N123. In deze bijakte wordt een regionaal streefbeeld bepaald, waarbij wordt aangegeven op welke deeltracé's verbeteringen ten aanzien van de verschillende vervoersmodi aangebracht kunnen worden. Het afsluiten van deze bijakte kan in samenspraak met de buurgemeenten.

Op lokaal niveau gebeurt de verdere uitwerking van deze bijakte 19 onder de vorm van projectbijakten, die bestaan uit verschillende modules. Voor Retie kunnen de volgende projectbijakten worden afgesloten:

Projectbijakte: Openbaar vervoer

Module 7: Informatieverschaffing over het openbaar vervoer
Bij aanpassingen dienstregelingen of veranderingen in het openbaar vervoersaanbod
Toepassing:
- (boven)lokaal openbaar vervoer: overal in Retie;
regionaal (gemeente- en gewestoverschrijdend) openbaar vervoer: naast Retie, ook in buurgemeenten en alle belangrijke stations.

Module 9: Verhoging openbaar vervoeraanbod
Toepassing:
- Relatie Retie – Turnhout;
- Relatie Retie – Mol;
- Relatie Retie met deelgemeenten en gehuchten;
- Relatie met buurgemeenten.

Projectbijakte: Schoolomgevingen

Module 10: Subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen
- Scholen te Schoonbroek nabij N18 Provinciebaan;
- Scholen te Retie nabij N18 – Turnhoutsebaan;

Projectbijakte: N118

Module 3: Herinrichting van doortochten, stedelijke invalswegen en stedelijke verdeelwegen
- Te Retie-centrum

Module 4: Wegverlichting in doortochten
- Te Retie-centrum

Module 6: Bevorderen van netheid op de wegen

Module 11: Aanleg van nieuwe, vrijliggende verbindende fietspaden langs gewestwegen
Toepassing:
- N118 – Europalaan;

Module 16: Herinrichting van wegvakken die niet als doortocht kunnen worden beschouwd

Module 17: Wegverlichting van kruispunten en wegvakken die niet als doortocht kunnen beschouwd worden

- Module 18:** Herinrichting van singuliere kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom.
- Rotondes op de kruisingen met de ring
 - Poortconstructies bij de overgang van 70 km/u naar 50 km/u

Projectbijakte: Veldenstraat

- Module 14:** Aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur ter verbetering van de bereikbaarheid van specifieke zones van commerciële activiteiten in privaat of openbaar beheer.
- Bedrijvenzone Veldenstraat.

Projectbijakte: Fietsvoorzieningen

- Module 12:** Aanleg van nieuwe, vrijliggende verbindende fietspaden langs gemeentewegen / provinciewegen.
- Toepassing:
- Route Horzelend – Biezenstraat – Hoekstraat – Hofstraat;

3. EVALUATIEMETHODEN

Doel van de evaluatie is uiteraard het toetsen van de voortgang van het mobiliteitsplan aan de doelstellingen, een controle op het probleemoplossend vermogen van één of meerdere maatregelen, als ook het bepalen van de effecten van één of meerdere maatregelen.

Per domein worden hierna een aantal mogelijke toetsingselementen aangegeven, m.u.v. domein A. Op dit laatste domein kan enkel de toetsing plaats vinden: de maatregel is/wordt uitgevoerd of niet!

De toetsingscriteria die specifiek voor de verblijfsgebieden en het voetgangersnetwerk gelden, zijn:

- het verminderen van de verkeersdruk in het centrum van Retie;
- veiligere schoolomgevingen;
- betere voorzieningen voor de voetgangers in de kernen;
- terugdringen van het sluikverkeer in de woonomgeving;
- versterking alternatieve vervoerwijzen;
- opwaardering centrumfunctie Retie;
- vrijwaren van de leefbaarheid in de kernen;
- verbeteren van de kwaliteit van het openbaar domein in de verblijfs- en centrumgebieden;
- beheersing van het doorgaande verkeer;
- verbeteren van de veiligheid voor voetgangers.

De toetsingscriteria die specifiek voor het fietsroutenetwerk gelden, zijn:

- modal split in de verschillende verplaatsingsmotieven;
- aantal en kwaliteit van de fietsvoorzieningen;
- aantal fietsers;
- verkeersveiligheid en meer specifiek m.b.t. het fietsverkeer.

Toetsingscriteria openbaar vervoer:

- aantallen openbaar vervoerreizigers
- reissnelheid
- lijnvoering
- frequenties
- bediend gebied
- kwaliteit van halte-accommodatie.

Toetsingscriteria gemotoriseerd verkeer:

- aantal voertuigen op de diverse in- en uitvalswegen zowel van Retie als van de afzonderlijke kernen
- de objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid.

Toetsingscriteria verkeersveiligheid

- aantal ongevallen, onderscheiden naar:
 - gewestwegen en gemeentewegen
 - materiële schade en letsel ongevallen als ook de aard van het letsel
 - type van het ongeval in relatie tot de aard van de betrokken weggebruikers
 - locatie van de ongevallen
- subjectieve verkeersonveiligheid (door enquêtering)

Toetsingscriteria parkeerbeleid:

- gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen (bezettingsgraden, parkeerduur)
- omzet van de handelaars.

Door het uitwerken van een meetsysteem voor de verschillende deelaspecten (voorbeeld: verkeerstellingen, passagierstellingen, enquêtering, parkeeronderzoek, snelheidsmetingen), en dit onderzoek op gezette tijden te herhalen, kan een vinger aan de pols worden gehouden inzake de voortgang/evolutie van het mobiliteitsplan en kan een terugkoppeling plaats vinden naar de vooropgestelde doelstellingen.

INHOUDSOPGAVE

0	INLEIDING	1
0.1	Procedure mobiliteitsplan.....	1
0.2	De partners in het proces.....	1
0.2.1	<i>Gemeentelijk begeleidingscommissie (GBC)</i>	2
0.2.2	<i>Provinciale auditcommissie</i>	2
0.3	De laatste fase, 'het beleidsplan'	2
1	OPBOUW VAN EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID	4
1.1	De scenario's kort samengevat	4
1.1.1	<i>Trendscenario</i>	4
1.1.2	<i>Scenario 1</i>	4
1.1.3	<i>Scenario 2</i>	5
1.2	Beleidsopties en doelstellingen	5
1.2.1	<i>Doelstellingen Vlaams Gewest</i>	5
1.2.2	<i>Doelstellingen provincie Antwerpen</i>	5
1.2.3	<i>Algemene doelstellingen gemeente Retie</i>	6
1.3	Toetsingscriteria.....	6
1.3.1	<i>Toetsingscriteria op korte termijn</i>	6
1.3.2	<i>Toetsingscriteria op lange termijn</i>	6
1.4	Evaluatie scenario's.....	8
1.4.1	<i>Evaluatie trendscenario</i>	8
1.4.2	<i>Evaluatie scenario 1</i>	9
1.4.3	<i>Evaluatie scenario 2</i>	9
1.5	Selectie scenario duurzame mobiliteit	10
1.5.1	<i>Ruimtelijke ontwikkelingen</i>	10
1.5.2	<i>Verkeersnetwerken</i>	11
2	OPBOUW VAN HET BELEIDSPLAN 2010	14
2.1	Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	14
2.1.1	<i>Doelstellingen ten aanzien van Retie</i>	14
2.1.2	<i>Opbouw gewenste ruimtelijke structuur</i>	14
2.1.3	<i>Categorisering van de wegen</i>	15
2.2	Werkdomein B: Ontwikkeling verkeersnetwerken	16
2.2.1	<i>Het openbaar vervoer</i>	16
2.2.2	<i>Het fietsverkeer</i>	18
2.2.3	<i>Het voetgangersverkeer</i>	24
2.2.4	<i>Het autoverkeer</i>	25
2.2.5	<i>Het verkeersveiligheidsplan</i>	28
2.2.6	<i>Het parkeerbeleid</i>	32
2.3	Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen.....	33
2.3.1	<i>Vervoermanagement</i>	33
2.3.2	<i>Financiële maatregelen</i>	34
2.3.3	<i>Communicatie en informatieverschaffing</i>	34
2.3.4	<i>Handhaving</i>	35
2.4	Werkdomein D: Samenhang tussen werkdomeinen A, B en C	36
2.5	Werkdomein E: Financiële raming	37
2.6	Werkdomein F: Organisatie	37
2.6.1	<i>Coördinatie tussen beleidsactoren en andere partners</i>	37
2.6.2	<i>Projectorganisatie voor sommige bijakten</i>	38
3	EVALUATIEMETHODE.....	40

