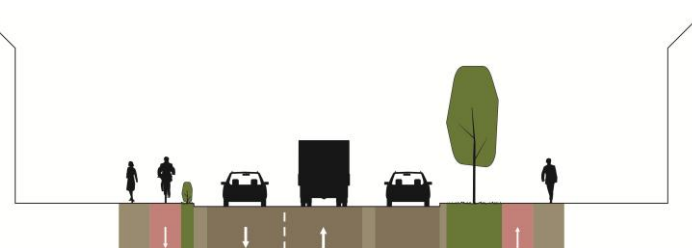


STARTNOTA - Bijlagen

BE0113000520: Ringweg en centrum van Retie

IRV

Projectnummer BE0113000520 | RMC april 2014




OPDRACHTGEVER

AWV – Antwerpen

Lange Kievitstraat 111 / 113 BUS 41

2018 Antwerpen

Contactpersoon: Dhr. Mustafa Aktas, districtsingenieur

OPDRACHTNEMER

ARCADIS Belgium nv

Eurostraat 1 bus 1

3500 Hasselt

BTW BE 0426.682.709

RPR ANTWERPEN

ING 320-0687053-72

IBAN BE 38 3200 6870 5372

BIC BBRUBEBB

Contactpersoon

Valère Ceyssens

Telefoon

+32 11 24 08 13

Telefax

+32 11 28 80 01

E-mail

v.ceyssens@arcadisbelgium.be

Website

www.arcadisbelgium.be

Revisie				
Versie	Datum	Opmerking		
	RMC april 2014			
Opgesteld				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectmedewerker	Roel Smeets		
Geverifieerd				
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectmanager	Valère Ceyssens		
Goedgekeurd door klant				
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum

1 Bijlage 1: Verslag GBC 24/10/2013

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN RETIE

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 24/10/2013

Verslaggever: Herman Van Peer

Verslag versie 20131024_1

Onderwerp: Ringstructuur Retie

Aard van de GBC-beslissing

**Werkvergadering zonder
eindbeslissing**

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Luc Janssens - <u>Voorzitter</u>	Gemeentebestuur Retie	Luc.Janssens@Retie.be	A
Patrick Geuens		Patrick.Geuens@retie.be	A
Johan Weyts		johan.weyts@retie.be	A
Bart Sneyers		bart.sneyers@retie.be	A
Herman Van Peer		herman.van.peer@retie.be	A
Alois Noyens		Alois.NOYENS@retie.be	Verontschuldigd
Nikka Curinckx	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be	A
Frank Leys		frank.leys@mow.vlaanderen.be	Verontschuldigd
Gust Verheyen	VVM De Lijn	gust.verheyen@delijn.be	A
Ilse Piedfort		ilse.piedfort@delijn.be	A
Mustafa Aktas	Initiatiefnemer: AWV Wegbeheerder: AWV	mustafa.aktas@mow.vlaanderen.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Marc Van Hee	Provinciebest uur	marc.vanhee@admin.provant.be	A
Wilfried Van Tolhuyzen	Departement Ruimtelijke Ordering	Wilfried.vantolhuyzen@rwo.vlaanderen.be	N
Ilse Moeremans		ilse.moeremans@rwo.vlaanderen.be	N

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Danny Peeters	Wijkpolitie Retie	wijkpolitieretie@skynet.be	Verontschuldigd
Dirk Smets	Gemeenteraadslid CD&V	dirk.smets@myoffice.mobistar.be	A
Martine debie	Gemeenteraadslid sp.a	martine_debie@telenet.be	N
Thomas Wynants	Gemeenteraadslid N-VA	Thomas.Wynants@Retie.be	A
Lut Hermans	Gemeenteraadslid NR	lut@transportretie.be	N
Danny Vaes	IOK	Danny.Vaes@iok.be	A
Valère Ceyssens	Studiebureau Arcadis	v.ceyssens@arcadisbelgium.be	A
Roel Smeets	Studiebureau Arcadis	Roel.smeets@arcadisbelgium.be	A

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:

Vaststelling van het quorum

De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

Verslag van de vergadering

Agendapunt 1: Goedkeuring Huishoudelijk Reglement voor de GBC

Marc Van Hee merkt op dat wat punt '5.Secretariaat' betreft, de termijn van 8 werkdagen aangaande het versturen van de agenda en relevante dossierstukken, vrij kort is. Er wordt afgesproken om deze termijn op 15 kalenderdagen te brengen, waarna het reglement wordt goedgekeurd. Het aangepast Huishoudelijk Reglement wordt als bijlage aan dit verslag toegevoegd.

Agendapunt 2: Bespreking startnota Ringweg Retie

Na de uitleg door Valère Ceyssens van Studiebureau Arcadis worden volgende opmerkingen aangehaald:

- (Luc Janssens) De verkeerstellingen welke in functie van deze startnota onlangs werden uitgevoerd t.h.v. de kruispunten op de ringweg, geven een vertekend beeld o.w.v. werken in de Kerkhofstraat en de daartoe uitgewerkte omleiding. Hierdoor rijdt er minder verkeer door het Centrum, en meer via de omleiding langs de ring.
- (Marc Van Hee) Vraagt om de startnota duidelijker te maken. Nu zitten verschillende studies (IOK, Masterplan, MINT,...) verwerkt in de startnota, waardoor het voor personen die de materie niet van nabij gevolgd hebben, moeilijker is.
Beter is om de startnota zijn normale structuur te laten behouden en via bijlagen te verwijzen naar externe studies.
Arcadis zal dit meenemen.
- (Gust Verheyen) vraagt hoe de doorstroming van het openbaar vervoer door het Centrum van Retie wordt geregeld. Hij duidt op het feit dat het belangrijk is voor de bussen op deze lange lijn (die al onder tijdsdruk staat) dat ze geen tijd verliezen in het centrum van Retie en op de aansluitingen met de ringstructuur.
Er wordt aangehaald dat het kruispunt van de ring met de Molsebaan 'lichtengeregeld' blijft. De Lijn wenst te weten hoe het zit met de aansluiting op de Turnhoutsebaan, waarbij de grootste verkeerstroom van de ringstructuur links naar de Turnhoutsebaan loopt en omgekeerd? Zullen de bussen hier geen hinder van ondervinden en bijgevolg tijd verliezen?
- (Mustafa Aktas) AWV is geen voorstander van rotondes en meldt dat dit ook niet terug te vinden is in de startnota. AWV is voorstander van lichten geregelde kruispunten, omdat ze een hogere verkeersafwikkeling hebben.
M. Van Hee antwoordt hierop dat IOK in opdracht van de Provincie reeds vroeger een voorontwerpstudie aangaande de doortrekking van de ringstructuur tussen de N18 (Turnhoutsebaan) en de N118 (Europalaan), in samenwerking met de gemeente en het Vlaams Gewest, opmaakte. Hierin was sprake van rotondes. De verantwoordingsnota van oktober 2009 hieromtrent, welke als basis diende voor een startnota, werd goedgekeurd op de PAC van 25/02/2010, dit door alle partijen, dus ook door het Vlaams Gewest.
M. Van Hee vraagt om dit voorgaande parcours zeker mee op te nemen in de startnota.

- (Danny Vaes) IOK deelt de mening dat rotondes noodzakelijk zijn voor de organisatie van de keerbewegingen in de variant waarbij ventwegen worden voorzien. Lichtengeregelde kruispunten zijn niet gunstig voor de afwikkeling van de ventwegen (omwille van eventuele keerbewegingen). De Ring van Retie heeft niet enkel een verkeersfunctie. De aspecten van de verkeersleefbaarheid, waar de ventwegen een antwoord voor bieden, zijn op grote delen van het projecttracé zeer belangrijk in de afweging van het voorstel dat in de goedgekeurde verantwoordingsnota is opgenomen.
- (Dirk Smets) Het gemeenteraadslid vraagt verduidelijking omtrent het terugkerend verkeer op het nieuwe aan te leggen stuk ringweg, daar er bij het ontwerp geen ventwegen op die plaats voorzien zijn.
Er wordt geantwoord dat ingeval nieuwe bedrijven zich aldaar vestigen, zij op hun eigen bedrijfsterrein plaats moeten voorzien om kering van vrachtverkeer mogelijk te maken. Hierbij wordt de opmerking gemaakt dat deze keerbewegingen zeer moeilijk zijn, ook bij de huidige bedrijven, en of het wel mogelijk is om hiervoor voldoende plaats te voorzien. Voor de aanleg van rotondes en keerbewegingen wordt gewacht op de aanleg van de volledige ringstructuur.
In de startnota zal het PBA worden toegevoegd (Arcadis).
- (Bart Sneyers) Meldt dat er t.h.v. kruispunt nieuw stuk ringweg/N118-Europalaan in eerste instantie geen rotonde wordt voorzien.
Kelderbeemd en het korte gedeelte van de Veldenstraat worden gewone aansluitwegen.
- (Dirk Smets) Het gemeenteraadslid vraagt verduidelijking omtrent het kruispunt van de ring met de Molsebaan, omdat dit recent werd heraangelegd.
Patrick Geuens stelt dat dit kruispunt versneld diende te worden heraangelegd o.w.v. een calamiteit, maar dat dit alsnog zal uitgevoerd worden zoals voorzien, dit op het einde van het project.
- (De Lijn) Stelt vragen bij het optimaal blijven functioneren van de schoollijnen 380- en 390-reeks via de Kerkhofstraat. De vrees bestaat dat er door de aanleg van 'versmalde straten' geen doorgang meer is voor bussen, waardoor 2 haltes onbereikbaar worden.
Vraagt daarop om het Masterplan Retie toe te voegen aan de startnota.
Arcadis zal dit meenemen.
- (Marc Van Hee) Merkt op dat er vanuit de gemeente Retie bij het Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit - Dienst Mobiliteit onlangs een aanvraag tot wijziging van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk werd ingediend. Hierover is ook niets terug te vinden in de startnota.
De gemeente Retie zal dit bezorgen aan Arcadis.
- (Dirk Smets) Het gemeenteraadslid vraagt verduidelijking omtrent de vooropgestelde verbinding tussen de N118 en R14/ring rond Geel.
M. Van Hee stelt dat dit nog steeds in de pipeline zit, maar dat dit o.w.v. een arrest bij de Raad Van State niet doorgegaan is.

Planning: volgende GBC zal plaatsvinden op **woensdag 18 december** om **13:30u** in het gemeentehuis van Retie (zaal 'Zwarte Neet'). Hierop zal een aangepaste startnota worden voorgesteld.

Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op dit verslag worden binnen de 10 werkdagen overgemaakt aan de voorzitter van de GBC. De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en maakt indien nodig een aangepast verslag over. Het verslag en de eventuele reacties erop worden in het dossier opgenomen.

Bijlagen

Huishoudelijk Reglement GBC

Gemeentelijke en Intergemeentelijke Begeleidingscommissie Huishoudelijk Reglement

Inhoud

1. Juridisch kader.....	1
2. Verantwoordelijkheid van de (I)GBC in het plan- en ontwerpproces.....	2
3. Oprichting en samenstelling van de (I)GBC.....	2
a. Oprichting van de GBC	2
b. Oprichting van de IGBC	2
c. Aanduiding van de vaste leden	3
d. Aanduiding van variabele leden	3
e. Aanduiding van adviserende leden	4
4. Voorzitterschap	5
5. Secretariaat	6
6. Quorum	6
7. Volmachten	6
8. Schriftelijke adviezen	7
9. Beraadslaging en consensus	7
10. Vergaderkalender.....	7
11. Agenda	8
12. Verslag.....	8

1. Juridisch kader

Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid (hierna “het Decreet”) voorziet in de oprichting per gemeente van een Gemeentelijke Begeleidingscommissie (hierna “GBC”) als multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum om te komen tot een multimodale aanpak van de mobiliteitsproblemen.

Artikel 8 van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het

mobiliteitsbeleid (hierna “het Besluit”) bepaalt dat de GBC over een huishoudelijk reglement moet beschikken. Dit artikel is van overeenkomstige toepassing op de Intergemeentelijke Begeleidingscommissie (IGBC). Het Besluit bepaalt de minimuminhoud van dit reglement en stelt dat het aan de minister toekomt om het model van huishoudelijk reglement te bepalen waarin de minimumbepalingen zijn vastgesteld.

2. Verantwoordelijkheid van de (I)GBC in het plan- en ontwerpproces

De (I)GBC is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum waarin de betrokken partners gezamenlijk mobiliteitsknelpunten onderzoeken en voorstellen tot oplossingen uitwerken. De (I)GBC is meer bepaald verantwoordelijk voor:

- 1° de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° de begeleiding van de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en de evaluatie van projecten die aansluiten bij het duurzame lokale mobiliteitsbeleid, meer bepaald op (een geheel van) maatregelen met betrekking tot de ondersteuning van andere strategische plannen, de verbetering van bestaande infrastructuur, de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer en op andere maatregelen die bijdragen tot duurzame mobiliteit..

3. Oprichting en samenstelling van de (I)GBC

a. Oprichting van de GBC

De GBC wordt opgericht bij besluit van de gemeenteraad. Dit gemeenteraadsbesluit geeft onder andere aan hoe de GBC wordt samengesteld, zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van het Decreet en het Besluit.

b. Oprichting van de IGBC

Als de reikwijdte van een plan of project meerdere gemeenten betreft, kunnen de werkzaamheden of deelaspecten van GBC's gebundeld worden in een gezamenlijk bovenlokaal overlegplatform: de intergemeentelijke GBC of IGBC. De IGBC neemt voor dat specifieke plan of project de taken en verantwoordelijkheden van de onderscheiden GBC's over.

Het voorstel om een IGBC op te richten gaat uit van de initiatiefnemer van het plan of project. Het inschakelen van de GBC in het intergemeentelijk forum IGBC gebeurt bij besluit van het college van burgemeester en schepenen van de betrokken gemeenten.

Om een efficiënt overleg te garanderen wordt de IGBC samengesteld uit een delegatie van de betrokken GBC's. Het besluit van het college van burgemeester en schepenen geeft aan welke leden van de GBC voor de betrokken gemeente uitgenodigd moeten worden op de vergadering van de IGBC, naast de vaste en noodzakelijke variabele leden.

Tenzij uitdrukkelijk aangegeven zijn de regels beschreven in dit huishoudelijk reglement van overeenkomstige toepassing op de IGBC.

c. Aanduiding van de vaste leden

De vaste leden van de GBC vormen de vaste kern van de (I)GBC in zijn minimale samenstelling:

- 1° de initiatiefnemer van het plan of project, tenzij deze al aanwezig is in een andere hoedanigheid hieronder vermeld;
- 2° een vertegenwoordiger van de gemeente;
- 3° een vertegenwoordiger van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- 4° een vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn;
- 5° een vertegenwoordiger van de betrokken wegbeheerder(s).

In geval de initiatiefnemer of de wegbeheerder samenvalt met een van de andere vermelde vaste leden, wordt deze voor het bepalen van het quorum en de vaststelling van de consensus als één lid beschouwd.

Elk vast lid duidt zelf zijn vertegenwoordigers aan. Volgens de noodwendigheden van het dossier kan hij één of meer vertegenwoordigers afvaardigen naar de vergaderingen van de (I)GBC. Het quorum om te beraadslagen en de consensus vast te stellen wordt bepaald ongeacht het aantal vertegenwoordigers dat aanwezig is voor het vaste lid.

d. Aanduiding van variabele leden

Vertegenwoordigers van andere besturen en administraties kunnen als variabel lid aan de (I)GBC toegevoegd worden. Een belangrijke afweging bij de aanwijzing van deze variabele leden is of dit lid in de toekomst voor het betrokken project tussenkomt als adviesverlenende of vergunningverlenende instantie in het kader van een voor dat project vereiste vergunning.

De volgende vertegenwoordigers zijn van rechtswege variabel lid van de (I)GBC:

- 1° een vertegenwoordiger van het departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed;
- 2° een vertegenwoordiger van de provincie;

Bij de opmaak of herziening van een gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan wordt een vertegenwoordiger van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie uitgenodigd om als variabel lid deel uit te maken van de (I)GBC.

Als voor de uitvoering van een project een stedenbouwkundige vergunning vereist is, worden vertegenwoordigers van diensten die advies zullen verlenen op de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de uitvoering van het project in kwestie¹ uitgenodigd om als variabel lid deel uit te maken van de (I)GBC.

In de volgende gevallen wordt naargelang het geval een vertegenwoordiger van NMBS Holding, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen of Infrabel uitgenodigd om als variabel lid deel uit te maken van de (I)GBC:

- a. bij de begeleiding van de voorbereiding en de opmaak van een openbaar vervoerproject;
- b. bij de begeleiding van de voorbereiding en de opmaak van doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer;
- c. bij de begeleiding van de voorbereiding en de opmaak van projecten voor de herinrichting van stationsomgevingen;
- d. bij de begeleiding van de voorbereiding en de opmaak van projecten die liggen in de nabijheid van spoorinfrastructuur voor treinverkeer.

Elk variabel lid duidt zelf zijn vertegenwoordigers aan. Volgens de noodwendigheden van het dossier kan hij één of meer vertegenwoordigers afvaardigen naar de vergaderingen van de (I)GBC. Het quorum om te beraadslagen en de consensus vast te stellen wordt bepaald ongeacht het aantal vertegenwoordigers dat aanwezig is voor dat lid.

De voorzitter van de (I)GBC kan ook ambtshalve of op verzoek van een of meer vaste leden beslissen bijkomende variabele leden uit te nodigen tot de vergadering en dit volgens de noden van het dossier.

e. Aanduiding van adviserende leden

- 1) De toevoeging van adviserende leden vergroot de in de (I)GBC aanwezige technische en terreinkennis en draagt zo bij aan de kwaliteit van het ontwerp en het draagvlak voor het plan of project. De gemeenteraad kan daarom bij de oprichting van de GBC beslissen om diensten of personen van wie de aanwezigheid op alle vergaderingen van de GBC nuttig wordt geacht als adviserende leden op te nemen in de GBC.

¹ Deze diensten zijn de instanties die met toepassing van artikel 4.7.16, §1 of artikel 4.7.26, §4, eerste lid, 2°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 15 mei 2009, advies verlenen bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

Het is daarbij wenselijk minstens die (gemeente)diensten of personen² op te nemen die zich op het lokale vlak bezighouden met mobiliteit, ruimtelijke ordening, verkeersveiligheid, milieu en duurzaamheid. Om het draagvlak van het overleg en de besluitvorming in de GBC te verhogen, wordt in de samenstelling van de GBC ook bij voorkeur een weerspiegeling van de maatschappelijke (belangen)actoren nagestreefd.

De gemeenteraad kan in hetzelfde oprichtingsbesluit ook beslissen om de vergaderingen van de GBC open te stellen voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking teneinde de participatie te verhogen.

Deze adviserende leden worden uitgenodigd op alle vergaderingen van de GBC.

- 2) Daarnaast kan de voorzitter van de (I)GBC ook ambtshalve of op verzoek van een of meer vaste leden beslissen om personen van wie de aanwezigheid op de vergaderingen van de (I)GBC met betrekking tot een bepaald plan of project nuttig wordt geacht, als adviserend lid uit te nodigen om aan de vergadering deel te nemen.

Deze adviserende leden kunnen enkel de vergaderingen van de GBC bijwonen waarvoor ze worden uitgenodigd.

4. Voorzitterschap

Het voorzitterschap van de GBC ligt bij de gemeente. De gemeenteraad duidt hiertoe een vertegenwoordiger aan. Het voorzitterschap kan gedelegeerd worden aan een vast lid van de GBC.

Het voorzitterschap van de IGBC wijkt af van deze regel:

- bij de bespreking van een intergemeentelijk mobiliteitsplan wijzen de vaste en variabele leden van de IGBC in onderling overleg een van hun vertegenwoordigers als voorzitter aan;
- bij de bespreking van een intergemeentelijk project wordt de IGBC voorgezeten door de initiatiefnemer van het project. Het voorzitterschap kan gedelegeerd worden aan een vast of variabel lid van de IGBC.

De voorzitter van de (I)GBC waakt over de samenstelling van de (I)GBC, leidt de vergaderingen en stelt het quorum vast.

Als de (I)GBC tot een besluit is gekomen over een ontwerp van (intergemeentelijk) mobiliteitsplan of een sneltoets, bezorgt hij het dossier, samen met de resultaten van het openbaar onderzoek of andere vormen van participatie, aan de voorzitter van de RMC en aan de kwaliteitsadviseur om het te behandelen op de RMC. Daarbij bezorgt hij ook telkens het verslag van de betreffende (I)GBC.

² Hierbij wordt bij voorbeeld gedacht aan de gemeentelijke mobiliteits-, duurzaamheids- en milieuambtenaar, de lokale politie, vertegenwoordigers van de gemeenteraadsfracties, gemeentelijke adviesraden of mobiliteitsorganisaties zoals Fietsersbond of Voetgangersbeweging,...

5. Secretariaat

De voorzitter van de (I)GBC organiseert ook het secretariaat van de (I)GBC. Dit omvat onder meer volgende taken:

- het verzamelen van de punten voor de agenda
- het tijdig versturen van de agenda en relevante dossierstukken, d.w.z. ten laatste 15 kalenderdagen voor de vergadering;
- het opvolgen, verzamelen en ter beschikking stellen van eventuele schriftelijke adviezen aan de leden van de GBC.
- het instaan voor de verslaggeving van de GBC en de verspreiding van de verslagen aan de leden van de GBC;
- het instaan voor de verspreiding van de adviezen van de kwaliteitsadviseur aan de leden van de GBC.

De uitnodiging vermeldt ten minste de datum, de plaats en de gedetailleerde agenda van de vergadering.

6. Quorum

Alle vaste leden van de GBC moeten aanwezig zijn om rechtsgeldig te kunnen beraadslagen en een consensus vast te stellen. Een vast lid dat een schriftelijke volmacht verleend heeft aan een aanwezig vast of variabel lid wordt als aanwezig beschouwd.

Het quorum om te beraadslagen en de consensus vast te stellen wordt bepaald ongeacht het aantal vertegenwoordigers dat aanwezig is voor het vaste lid.

De aanwezigheid van variabele en adviserende leden is niet bepalend voor het vaststellen van het quorum.

De consensus wordt bepaald door de vaste en variabele leden die aanwezig zijn of die een volmacht hebben gegeven.

7. Volmachten

Met het oog op de beraadslaging en het vaststellen van de consensus kan elk vast of variabel lid een schriftelijke volmacht verlenen aan een ander vast of variabel lid.

Het verlenen van een volmacht biedt een mogelijkheid om vooruitgang te realiseren in projecten waarin de belangen van een bepaald lid verwaarloosbaar zijn. Belangrijke opmerkingen worden door het vast of variabel lid in kwestie gebracht. Een volmacht dient niet om een andere partner uw negatief advies te laten vertolken.

De verleende volmachten worden uitdrukkelijk vermeld in het verslag van de vergadering.

8. Schriftelijke adviezen

Elk verhinderd variabel of adviserend lid van de (I)GBC kan schriftelijk zijn standpunt over een (de) geagendeerd(e) punt(en) formuleren. Het lid richt zijn advies per brief, fax of e-mail aan het secretariaat of voorzitter van de (I)GBC. De voorzitter leest het in extenso voor op de vergadering die het meeneemt in haar overleg.

9. Beraadslaging en consensus

De (I)GBC vergadert zo vaak als nodig voor de uitvoering van zijn taken. Om het draagvlak voor het plan of project te vergroten, streeft de (I)GBC naar een consensus.

De (I)GBC formuleert aanbevelingen aan de initiatiefnemer. Deze aanbevelingen gaan zowel over de grote lijnen van het project of plan als over de details ervan. De (I)GBC beslist over deze aanbevelingen bij consensus tussen de vaste en de aanwezige (fysisch of bij volmacht) variabele leden.

Als er geen consensus wordt bereikt, vermeldt het verslag van de vergadering de minderheidsstandpunten. De kwaliteitsadviseur moet dit immers correct kunnen inschatten bij zijn advies.

Het advies van de adviserende leden is niet bindend en evenmin bepalend voor de consensus. Het verslag van de vergaderingen van de (I)GBC vermeldt deze adviezen en geeft aan hoe ermee rekening werd gehouden.

10. Vergaderkalender

De voorzitter van de (I)GBC roept de vergadering op eigen initiatief samen telkens als dit noodzakelijk is voor de uitvoering van haar taken. De agenda en stukken worden ten laatste 15 werkdagen voor de vergaderdatum aan de leden bezorgd.

Als de initiatiefnemer daarom verzoekt, roept de voorzitter de GBC samen uiterlijk binnen dertig dagen na het verzoek van de initiatiefnemer. Als de voorzitter hieraan verzaakt, is de initiatiefnemer gerechtigd na het verstrijken van deze termijn zelf het initiatief te nemen de GBC samen te roepen.

Er wordt gestreefd naar een vergaderdatum die voor de meeste leden past, met voorrang voor de vaste leden. Binnen de drie dagen na het ontvangen van een uitnodiging wordt door de vaste leden gereageerd op het voorstel van datum.

11. Agenda

De vaste leden kunnen agendapunten voorstellen aan de voorzitter. Deze agendapunten moeten door de voorzitter in de agenda worden opgenomen.

De variabele en adviserende leden kunnen agendapunten voorstellen aan de voorzitter. De voorzitter beslist – eventueel in overleg met de vaste leden – over de opname ervan op de agenda.

De uitnodiging voor de vergadering wordt ten laatste 15 werkdagen voor de vergaderdatum verstuurd.

De uitnodiging vermeldt ten minste de datum, de plaats en de gedetailleerde agenda van de vergadering. De dossierstukken gaan als bijlage bij de uitnodiging of worden rechtstreeks door de initiatiefnemer aan de leden bezorgd.

12. Verslag

De voorzitter duidt binnen zijn dienst een verslaggever aan die de (I)GBC-verslaggeving doet. Het verslag maakt zeer nauwkeurig melding van de vaste leden, de aanwezige leden (onderverdeeld in variabele en adviserende leden), eventuele volmachten of schriftelijke adviezen en het quorum. Het verslag maakt eveneens melding van de aanbevelingen en de bereikte consensus en geeft een omstandige beschrijving van mogelijke afwijkende standpunten.

Het verslag wordt binnen de 15 werkdagen verstuurd aan alle leden van de GBC die vervolgens 10 werkdagen de tijd hebben om hierop te reageren. De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en bezorgt het definitieve verslag binnen de 5 werkdagen aan alle leden van de GBC. Het verslag en de eventuele reacties hierop vormen onderdeel van het dossier voor RMC en/of kwaliteitsadviseur.

2 **Bijlage 2: Verslag werkvergadering 18/12/2013**

Werkvergadering start- en projectnota “Ring van Retie”

Datum: 18 december 2013

Locatie: AWV_Antwerpen

Aanwezig

Danny Vaes, ruimtelijk planner IOK

Marc Van Hee, adviseur mobiliteit provincie Antwerpen

Herman Van Peer, mobiliteitsambtenaar Retie

Luc Janssens, Schepen Retie

Patrick Geuens, Burgemeester Retie

Johan Weyts, stedenbouwkundig ambtenaar – diensthoofd grondgebiedszaken

Bart Sneyers, diensthoofd technische dienst

Nikka Curinckx, mobiliteitscoördinator - BMV

Mustafa Aktas, dienstkringingenieur AWV

AWV leidt de vergadering in en schets de aanleiding van het werkoverleg. AWV heeft als standpunt dat verkeerslichten geregelde kruispunten meer geschikt zijn voor de “Ring van Retie” en dit standpunt is onvoldoende vertaald in de tot nu toe opgemaakte documenten.

ARCDADIS licht toe dat deze studieopdracht voortvloeit uit de reeds uitgevoerde studieopdrachten waarbij het uitwerken van een visie over de “Ring van Retie” door IOK i.o.v. de provincie Antwerpen een belangrijk document is, aangezien dit conform verklaard is in de PAC. ARCADIS wil voor het verder verloop van de studieopdracht weten hoe met beide standpunten (AWV en studie IOK) kan omgegaan worden.

De provincie legt uit dat de N18 gecategoriseerd is als en dient te functioneren als een secundaire weg type III. Het diagonaal verkeer in dit deel van de Kempen heeft met de Kempische Noord-Zuid een alternatief en dient via deze route gestuurd te worden. De “Ring van Retie” wordt niet aangelegd om extra verkeer aan te trekken maar eerder om een alternatief aan te bieden voor het verkeer dat nu nog veel door het centrum Retie rijdt. Deze insteek leidt er toe dat doorstroming niet het uitgangspunt is van de “Ring van Retie” maar dat deze weg verkeer organiseert en verdeelt.

Alle partijen zijn het er over eens dat de voorgestelde oplossing (afbuiging met steunlicht) aan de zuidzijde (kant Mol) te verkiezen is omdat op die manier de keuze voor het gebruik van de “Ring van Retie” dwingender wordt vormgegeven dan met een rotonde. Op termijn wordt een dergelijke oplossing ook overwogen aan de noordzijde t.h.v. de aansluiting van het nieuwe gedeelte op de N118-Europalaan. Deze aansluiting is nu uitgewerkt als een T-kruispunt. Op die manier worden begin en einde van de “Ring van Retie” duidelijker vorm gegeven. De gemeente wijst er op dat de relatie met Postel nog wel via het centrum zal blijven verlopen maar dat dit een beperkte aandeel verkeer is.

De uitwerking van de tussenliggende kruispunten vormt het onderwerp van de discussie. AWV stelt de verkeersveiligheid van de rotonde voor fietsers en voetgangers in vraag en duidt er op dat het openbaar vervoer op de N18 t.h.v. de rotonde kan geconfronteerd worden met (lange) wachttijden. Omdat de simulatie van de “Ring van Retie” enkel wachtrijslengtes aanreikt en niet de wachttijden zal de gemeente aan MINT nv vragen om de wachttijden aan te leveren. Tegelijk zal de gemeente de simulatiebestanden (VISSIM) opvragen zodat ARCADIS deze kan gebruiken i.f.v. de uit te voeren verkeerssimulaties. De gemeente geeft aan dat de reistijdverliezen die De Lijn zou oplopen op het traject Turnhout – Mol niet t.h.v. de rotonde optreden maar in het centrum Retie. Door het afleiden van het doorgaande verkeer op de N18 via de “Ring van Retie” zal er minder verkeer richting centrum rijden en zal bijgevolg de bus minder verliestijd kennen.

De gemeente geeft aan dat de oost-west relatie Postel – Retie – Kasterlee (N123) minder verkeer bevat dan de relatie met de Arendonk – Retie – Geel (N118). Voor deze laatste relatie is de Kempische Noord-zuid aangelegd.

De “Ring van Retie” is voor grote delen bebouwd (Pijlstraat, Sint-Paulustraat, Nieuwstraat) en er is naast de verkeersfunctie een sterke aandacht nodig voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de aangelanden. Het door IOK ontwikkelde beeld gaat uit van erfwegen (toegang tot de aangelanden en plaats voor fietsers en voetgangers) die net voor de rotonde aansluiten op de “Ring van Retie”, waarbij de rotonde gebruikt wordt als keerpunt. AWV geeft aan dat een erfweg zijn plaats heeft in het geheel doch dat de bereikbaarheid van deze erfweg kan gebeuren vanaf de “Ring” via rechtsaf en linksaf. De aanwezige partijen wijzen AWV op het feit dat op die manier het verkeer op de “Ring” grote kans heeft dat het regelmatig stremt. Ook omwille van de noodzakelijke draaicirkels zal de erfweg dan ruimer moeten gedimensioneerd worden dan in het voorstel van IOK wat bijkomende onteigeningen als gevolg heeft. Het ontwerp van IOK gaat uit van het realiseren van het nieuwe profiel met erfwegen binnen de rooilijnen (geen onteigeningen).

AWV wijst er op dat rotondes onveiliger zijn voor voetgangers en fietsers. De andere partijen geven aan dat het onderzoek naar onveiligheid van fietspaden zich richtte op rotondes met aanliggende fietspaden. De rotondes die voorzien in het voorstel van IOK gaan uit van vrijliggende fietspaden waarbij de fietser niet in de voorrang zit.

Verschillende aspecten van de “Ring van Retie” worden besproken en uiteindelijk wordt het volgende besloten uit het werkoverleg:

- Het begin en einde van de “ring van Retie” wordt uitwerkt als een afbuiging met steunlicht

- De tussenliggende kruispunten (N18-Turnhoutsebaan, N123-Kasteelstraat, N118- Gildenstraat) worden vormgegeven als een rotonde (cf voorstel IOK) waarbij nagegaan wordt welke maatregelen kunnen of moeten genomen worden om de doorstroming van het openbaar vervoer op N18 op niveau te houden. De Lijn zal zijn akkoord moeten geven voor het behoud van de huidige rotonde. Deze beslissing kan genomen worden als zij een inschatting van de wachttijden voor de verschillende opties kennen.
- De ontsluiting van de aangelanden gebeurt via erfwegen die rechtsin / rechtsuit aansluiten op de “ring van Retie”. Het kan overwogen om deze erfwegen het statuut van fietsstraat te geven.
- Het snelheidsregime op de “Ring van Retie” is 50 km/u.

Afspraken

De gemeente

- Vraagt de verliestijden op. Nu zijn de wachtrijslengtes in de nota opgenomen
- vraagt de VISSIM-bestanden (bronbestanden) van de simulatie op

Het studie bureau ontwikkeld een aantal schematische scenario's voor de ringstructuur die tegen elkaar afgewogen worden, zodat deze in de startnota kunnen opgenomen worden. In de nota wordt de samenwerkingsovereenkomst van de herinrichting van een wegvak opgenomen i.p.v. deze van een omleiding.

Volgende GBC: 14 februari, 13u30 in Retie. Gemeentehuis.

3 Bijlage 3: Verslag GBC 14/02/2014

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN RETIE

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 14/02/2014

Verslaggever: Herman Van Peer

Verslag versie 20140214_2

Onderwerp: Ringstructuur Retie

Aard van de GBC-beslissing

consensus over startnota

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Luc Janssens - <u>Voorzitter</u>	Gemeentebestuur Retie	Luc.Janssens@Retie.be	A
Patrick Geuens		Patrick.Geuens@retie.be	A
Johan Weyts		johan.weyts@retie.be	A
Bart Sneyers		bart.sneyers@retie.be	A
Herman Van Peer		herman.van.peer@retie.be	A
Alois Noyens		Alois.NOYENS@retie.be	Verontschuldigd
Nikka Curinckx	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be	A
Frank Leys		frank.leys@mow.vlaanderen.be	Verontschuldigd
Gust Verheyen	VVM De Lijn	gust.verheyen@delijn.be	A
Ilse Piedfort		ilse.piedfort@delijn.be	A
Mustafa Aktas	Initiatiefnemer: AWV Wegbeheerder: AWV	mustafa.aktas@mow.vlaanderen.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Marc Van Hee	Provinciebest uur	marc.vanhee@admin.provant.be	A
Wilfried Van Tolhuyzen	Departement Ruimtelijke Ordering	Wilfried.vantolhuyzen@rwo.vlaanderen.be	N
Ilse Moeremans		ilse.moeremans@rwo.vlaanderen.be	N

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Danny Peeters	Wijkpolitie Retie	wijkpolitieretie@skynet.be	N
Dirk Smets	Gemeenteraadslid CD&V	dirk.smets@myoffice.mobistar.be	A
Martine Debie	Gemeenteraadslid sp.a	martine_debie@telenet.be	Verontschuldigd
Thomas Wynants	Gemeenteraadslid N-VA	Thomas.Wynants@Retie.be	A
Lut Hermans	Gemeenteraadslid NR	lut@transportretie.be	N
Danny Vaes	IOK	Danny.Vaes@iok.be	A
Valère Ceyssens	Studiebureau Arcadis	v.ceyssens@arcadisbelgium.be	A
Roel Smeets	Studiebureau Arcadis	r.smeets@arcadisbelgium.be	N

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:

Vaststelling van het quorum

De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

Verslag van de vergadering

Agendapunt 1: Bespreking startnota Ringweg Retie

Valère Ceyssens van Studiebureau Arcadis schets de context:

- bedoeling ringstructuur
- Tellingen
- Probleemstelling: centrum (markt) overbelast
- Doelstelling: ontlasting van verkeer door centrum
- Maatregelen: ring + centrum herinrichten
- Concepten : 1 variant, dus alles met een rotonde of alles met VRI's uitrusten (niet gemengd)
afweging VRI's vs. rotondes m.b.t. keerbewegingen (kruispunten, onderliggende kruispunten en segmenten)

Volgende opmerkingen worden aangehaald:

- (Gust Verheyen) vraagt verduidelijking rond het managen van de rotonde op de Turnhoutsebaan. Hij vreest voor verliestijden en geeft aan dat doorstroming belangrijk is. De Lijn is bijgevolg voorstander van verkeerslichten of een 'doseerlicht'.
- (Mustafa Aktas) AWV is geen voorstander van een 'doseerlicht'. AWV verduidelijkt dat zij ofwel verkeerslichten, ofwel een rotonde willen. Een rotonde met steunlicht is voor hen niet aanvaardbaar, tenzij de gemeente dit financiert. Hij stelt dat het prijsverschil tussen rotonde en VRI in werkelijkheid niet zo groot is.
- (Gust Verheyen) De Lijn gaat akkoord indien er een steunlicht komt t.h.v. huidige rotonde. Ze heeft wel bedenkingen bij het 'achteraf plaatsen van een steunlicht'. Indien simulaties dit aantonen, wensen zij dat dit wordt mee voorzien in de projectnota. Zij vragen ook verduidelijking omtrent het kruispunt Molsebaan/Nieuwstraat en of dat blijft uitgerust blijft met verkeerslichten?
→Ja (TV3V) + nu al met busdetectie.
→Ontwerp van dit kruispunt staat ingetekend op plan IOK
- (Mustafa Aktas) AWV gaat akkoord met het principe van 3 rotondes op voorwaarde dat De Lijn ook akkoord gaat met rotondes.
→doorstroming via simulaties aan te tonen. 'Aanname' zal zeker ook meespelen: gewoon verkeer dat al of niet de ring neemt, bepaalt of openbaar vervoer sneller of trager door het centrum rijdt.
- (Marc Van Hee/Nikka Curinckx) stellen dat de startnota rijp is om voorgesteld te worden op de RMC
→Simulaties meenemen op weg naar startnota
→Eerst principieel akkoord ; daarna pas simulaties doen
- De gemeente gaat akkoord met de startnota
- (Nikka Curinckx) benadrukt dat de visie van MOW dezelfde is als deze van de gemeente
- (Dirk Smets) vraagt verduidelijking betreffende het kruispunt met de Europalaan (= T-kruispunt). Startnota geeft niet voldoende aan hoe de keerbewegingen verlopen.
→ dient verder uitgewerkt te worden

Hij vraagt ook verduidelijking omtrent het niet voorzien zijn van ventwegen op het nieuw aan te leggen stuk ringweg en het gevaar voor opstoppingen wanneer vrachtwagens op en af terreinen rijden.

→ verder uitwerken

(Nikka Curinckx en IOK) stellen dat de optie van ventwegen niet mogelijk is en dat manoeuvres op ventwegen ook niet zijn aangewezen.

→ Gekoppelde inritten voorzien + keren op eigen terrein (staat in BPA) voor nieuwe handelaars

→ voor bestaande handelaars: indien mogelijk dienen deze zo veel mogelijk te keren op eigen terrein.

→ Kelderbeemd en het korte gedeelte van de Veldenstraat worden gewone aansluitwegen. Bij doortrekken van de ring door de gemeente, worden de aansluitwegen in eerste instantie als gewone wegen voorzien.

- (Mustafa Aktas) vraagt verduidelijking m.b.t. de nabijheid van de Oude Arendonksebaan ter hoogte van de aansluiting van het nieuwe aan te leggen stuk ringweg met de Europalaan. Alternatief zou kunnen zijn om de Oude Arendonksebaan af te sluiten en de verder gelegen zandweg t.h.v. Slijkstraat te asfalteren. De gemeente stelt dat er ook nog alternatieven in de nabijheid van het kruispunt zelf zijn om dit kruispunt te hertekenen (stuk openbaar domein).
→ = aandachtspunt (mee te nemen)
- (Gust Verheyen) vraagt of dat de routes 380 en 390 behouden blijven
→ ja, staat zo in Masterplan: De Lijn kan altijd over de Markt, ook via de Kerkhofstraat

Corrigenda startnota:

- (p.24) ~~"Een andere mogelijkheid is om vanuit de straat 'Kelderbeemd' een zijweg in te richten die achter deze nieuwe kavels loopt, en waarop de bedrijven hun op- en afrit kunnen installeren.~~

De keerbewegingen van vrachtwagens op het bedrijventerrein dienen te gebeuren op de bedrijven zelf. Hierdoor moeten de bedrijven op de nieuwe kavels voldoende plaats te voorzien om te kunnen laden, lossen en een keerbeweging te maken. Dit lijkt echter geen makkelijke opgave, en ook de huidige bedrijven kampen met het keerprobleem."

→ gedeelte niet relevant; uit startnota halen

- (p.26) ~~"De doorgetrokken ringweg wordt aangelegd door het Gewest (AWV)~~ door gemeente en IOK als secundaire weg type II."

- (p.43) → ongevalgegevens aan te vullen tot einde 2013

- (p.45) "Herinrichting toegangspoorten en centrumstraten als woonstraten"

→ + 'tonnagebeperking' bijvoegen

- (p.54) ~~"Een mogelijkheid is het combineren van de voordelen van beide systemen onder de vorm van een rotonde geregelde kruispunten die via verkeerslichten gedoseerde verkeersvolumes of doelgroepverkeer (openbaar vervoer) verwerken. Hierbij kan uitgegaan worden van een VRI die werkt vanaf een bepaald verkeersvolume dat zich aanbiedt op de "Ring van Retie", waarschijnlijk zijn dat de spitsperiodes. Onder de te bepalen grenswaarde van verkeersvolume kan het systeem functioneren als een rotonde met het doseerlicht op knipperstand. Deze knipperstand kan 's nachts ook bijdragen tot een verhoogde alertheid bij het naderen van de rotonde."~~

→ uit startnota halen

- (p.58) ~~"De aansluiting met de Akkerstraat op de ringweg wordt afgekoppeld voor het autoverkeer. Er komt enkel een fiets- en wandeldoorsteek, met fietsoversteek"~~

→ aanpassen aan:

“De aansluiting van de Akkerstraat op de ringweg d.m.v. rechts in - rechts uit constructie met fietsoversteek of d.m.v. keerbewegingen in de vorm van een minirotonde”

- (p.58) *“De aansluiting van de Hobrugstraat op de ringweg d.m.v. rechts ~~uit~~ **in** constructie met fietsoversteek ~~(mogelijkheid tot afsluiting)~~”*

- (p.58) *“De aansluiting van de ringweg op de Hobrugstraat d.m.v. rechts **in** ~~uit~~ constructie ~~(mogelijkheid tot afsluiting)~~”*

- (p.58) *“De aansluiting van de ringweg op de Donkerstraat d.m.v. rechts in constructie ~~(mogelijkheid tot afsluiting)~~”*

- (p.65) *“Om de doorstroming zo vlot mogelijk te laten verlopen worden rotondes ~~met verkeerslichten~~ aangelegd op de kruisingen met de invalswegen”*

Alle partijen bereiken een consensus en zijn akkoord dat de startnota zal voorgesteld worden op de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC); Arcadis maakt, rekening houdende met voornoemde opmerkingen, een aangepaste startnota op.

Planning:

De startnota zal voorgesteld worden op de RMC van **donderdag 24 april 2014** in de **voormiddag**.

De afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is voorzitter van de RMC en zal derhalve hiervoor de nodige uitnodigingen versturen naar de leden.

Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op dit verslag worden binnen de 10 werkdagen overgemaakt aan de voorzitter van de GBC.

De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en maakt indien nodig een aangepast verslag over.

Het verslag en de eventuele reacties erop worden in het dossier opgenomen.

4 **Bijlage 4: Verantwoordingsnota – voorontwerp ‘Ringweg van Retie’ 2009**

RINGWEG VAN RETIE

(VER)ZOENT DE OMGEVING



colofon

project: Inrichtingsvoorstel 'Ringweg Retie'
fase: Voorontwerp
datum: Juli 2009

opdrachtgever:



PROVINCIE
ANTWERPEN

Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit
Dienst Mobiliteit

Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen – www.provant.be

projectleider: Marc Vanhee

opdrachthouder:



IOK

Dienstverlenende Vereniging
Intergemeentelijke Samenwerking IOK

Antwerpseweg 1, 2440 Geel – www.iok.be

projectteam: **IOK** Plangroep en **IOK** Technische Dienst

coördinatie: Ir. Greet De Ruyscher

ontwerp en ruimtelijke planning: Luk Helsen, Danny Vaes
opmeting/bestaande toestand: Luc Bisschops, Monique Heylen
cad: Roel Nuyts
secretariaat: Annick Sprengers

1	INLEIDING	1
	Doel en aanleiding van de studie	1
	Krachtlijnen van het voorontwerp	1
	Vervolgtraject.....	2
2	SITUERING EN STRATENPLAN.....	3
3	BESTAANDE ONTSLUITING EN INRICHTING	4
	Bestaande ontsluitingsstructuur	4
	Huidige belasting	4
	Bestaande kruisingen	5
	Bestaand openbaar vervoer	5
	Bestaande fiets- en wandelnetwerken	6
	Bestaande routes vrachtverkeer en routes uitzonderlijk vervoer	6
	Bestaande profiel en inrichting	7
4	PLANOLOGISCHE EN JURIDISCHE CONTEXT	8
5	GEWENSTE ONTSLUITING EN INRICHTING	9
	Toekomstige ontwikkelingen, gewenste ontsluitingsstructuur en categorisering	9
5.1	CONCEPTELEMENTEN	10
	VERKEERSKUNDIG: BESPREKING VAN DE AANGEREIKTE WEGPROFIELEN.....	13
	VERKEERSKUNDIG: VERTALING VAN DE ONTSLUITINGSSTRUCTUUR	14
5.2	RUIMTELIJK: 'RINGWEG (VER)ZOENT DE OMGEVING'	16
	Ambitieniveau1 'aangepast profiel op maat van de omgeving'	16
	Ambitieniveau2 'groen verzoent en verdeeld '	17
	Ambitieniveau3 'verkeersleefbaarheid en ruimtelijke perceptie'	18
	Ambitieniveau4 'doorstromen aan gematigde snelheid'	20
	Ambitieniveau5 'van oprit naar woonerf'	21
	Ambitieniveau6 'van invalsweg naar woonstraat'	22

6	BIJLAGE.....	23
6.1	BIJLAGE 1: HERAANLEG KRUISPUNT MOLSEBAAN-N18/SINT-MARINUSSTRAAT/NIEUWSTRAAT – TV3V.....	23
6.2	BIJLAGE 2: TYPEPROFIELEN VOLGENS DE MOBILITEITSTUDIE N118.....	24
	Typeprofiel 1: herprofilering bestaand wegprofiel.....	24
	Typeprofiel 2: profiel met middengeleider	25
	Typeprofiel3: profiel met ventwegen.....	26
6.3	BIJLAGE 3: SIMULATIES.....	27

1 Inleiding

Doel en aanleiding van de studie

De dienst Mobiliteit van de Provincie Antwerpen heeft in functie van de ontsluiting van de Kleinstedelijke Gebieden Geel en Mol een mobiliteitsstudie uitgevoerd van de N118 (weg tussen Geel en Retie) in Geel, Mol, Dessel en Retie. In deze studie is een actieplan opgenomen dat bestaat uit een samenhangend pakket van maatregelen waarbij een volgorde van acties is voorgesteld. Om de realisatiewaarde van dit hele pakket concreet te maken is een protocol afgesloten tussen de betrokken overheden.

Eén van de verkeerskundige strategische projecten van de studie is de doortrekking van de ringstructuur tussen de N18 (Turnhoutsebaan) en de N118 (Europalaan) in Retie, samen met de herinrichting van de bestaande ringweg en de herinrichting van het centrumgebied.

In het protocol, goedgekeurd door de deputatie op 6 november 2008, engageert de provincie Antwerpen zich om een voorontwerpstudie op te maken van de ringweg van Retie in samenwerking met de gemeente en het Vlaamse gewest.

Deze verantwoordingsnota en de voorontwerpplannen zijn het resultaat van dit engagement.

Krachtlijnen van het voorontwerp

Het voorontwerp is opgesteld voor het deel van de ringweg tussen het kruispunt N18/Molsebaan-Sint-Martinusstraat-Nieuwstraat en het kruispunt met de N18-Turnhoutsebaan/Pijlstraat/Veldenstraat. Hiervoor is een opmeting uitgevoerd van gevel tot gevel. Daarnaast is de (voor)ontwerpstudie voor de aanleg van de verbinding tussen de N18 (Turnhoutsebaan) en de N118 (Europalaan), in opmaak door de Dienstverlenende Vereniging Intergemeentelijke Samenwerking IOK, ingepast in het thans voorgestelde algemeen concept van de ringweg. Het voorontwerp heeft ook rekening gehouden met het voorstel van de Tijdelijke Vereniging Veilig Verkeer Vlaanderen (TV3V) voor de herinrichting van het gevaarlijk punt Molsebaan-N18/Sint-Martinusstraat.

In het ontwerpend onderzoek van de mobiliteitsstudie van de N118 zijn drie mogelijke profielen voor de ringweg voorgesteld, nl.:

- het behoud van de huidige structuur van de ringweg met erfontsluitingen
- een ringweg met middengeleider
- een ringweg met ventwegen

Vrij snel is er voor het bestaande weggedeelte (Nieuwstraat, Sint-Paulusstraat en Pijlstraat) consensus gevonden voor het concept van een ringweg met een snelheidsregime van 50 km/u met ventwegen. Het concept uit de studie N118 is verfijnd tot een ontwerp waarbij gewerkt wordt met lokale smalle ventwegen, telkens voor een beperkt aantal woningen. Deze ventwegen met snelheidsregime van 30 km/u worden afgescheiden van de ringweg door een groene haagstructuur, gazon en laanbeplanting.

Voordeel van dit concept is dat de doorstroming gegarandeerd is en dat de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid zo maximaal mogelijk zijn ingevuld. Daarenboven zijn er slechts zeer beperkte onteigeningen nodig, vooral op de knooppunten.

Voor het nog aan te leggen gedeelte tussen N18 (Turnhoutsebaan) en N118 (Europalaan) is hetzelfde concept behouden, maar zijn de ventwegen vervangen door éénrichtingsfietspaden. Dit wegsegment wordt volgens het voorstel van hercategorisering van de wegen uit de studie N118 een secundaire weg. De Nieuwstraat (weggedeelte tussen de Molsebaan-N18 en de Geelsebaan-N118) wordt dan een lokale weg. Het ontwerp stelt voor dit weggedeelte eenzelfde beeld voor van doorgaande weg, ventwegen en groenstructuur en opteert voor een beperkt keerpunt i.p.v. een rotonde ter hoogte van de Beukenlaan.

Naast de fiets- en voetgangersoversteken ter hoogte van de rotondes zijn, ter hoogte van de noodzakelijke fietstrajecten, fietsluizen ontworpen voor een veilige oversteek van de ringweg.

Vervolgtraject

Dit voorontwerp is in nauw overleg met de gemeente Retie en met het Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen (AWV-A) tot stand gekomen en heeft in die mate al een zeker draagvlak. Communicatie van dit concept en het voorontwerp naar de bewoners is aangewezen vooraleer het voorontwerp verder uitgewerkt wordt door AWV-A naar een volwaardig wegenontwerp. Om effectief te kunnen overgaan tot de ontwerpfase zal nog één en ander zowel procedureel als financieel moeten worden uitgeklaard.

Met dit voorontwerp is een belangrijke stap gezet in het concreet maken van de mobiliteitsvisie zoals opgenomen in de provinciale studie van de N118.

De projectleider

Marc Vanhee

Juli 2009

2 Situering en stratenplan



Retie ligt in het noordoosten van de provincie Antwerpen, tussen de E313 en E34, aan op- en afrit 25 (in Oud-Turnhout) en 26 van de E34. Het ligt op het kruispunt van de 3 stedelijke gebieden Turnhout (op 10 km), Mol (op 10 km) en Geel (op 15 km). In de dorpskern komen verschillende gewestwegen, die het verkeer vanuit de omgeving van en naar de E313 en de E34 leiden, samen: de N18 Turnhout-Mol, de N118 Arendonk-Geel en de N123 Herentals-Postel. Bestaande woonstraten aan de rand vormen een halve ringstructuur tussen de Molsebaan en de Turnhoutsebaan.



3 Bestaande ontsluiting en inrichting



Bestaande ontsluitingsstructuur

Bij een duurzaam mobiliteitsbeleid wikkelt (gemotoriseerd) verkeer zich af via wegen die hiervoor het best geschikt zijn. Dit veronderstelt idealiter dat woonstraten niet belast worden met doorgaand verkeer, en dat doorgaand verkeer op een verbindingsweg niet gehinderd wordt door bestemmingsverkeer van en naar de aanliggende percelen. Er wordt m.a.w. een zo zuiver mogelijke scheiding tussen verblijfsgebied en verkeersgebied nagestreefd. Waar de scheiding minder duidelijk is (bijv. een gewestweg door een dorpscentrum), wordt een evenwicht gezocht tussen verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid (bijv. door het toepassen van een doortochtprincipe).

Volgens de huidige wegcategorisering¹ wordt zowel het doorgaand verkeer (bijv. vrachtwagens en auto's vanuit de omgeving die via Retie van en naar de E34 in het noorden rijden) als het bestemmingsverkeer (bijv. bewoners) door het centrum van Retie gestuurd. De N18 (zuidelijk deel) en N118 (noordelijk deel) worden gecategoriseerd als secundaire weg type II (verzamenen van verkeer naar het hogere wegennet), de N18 (in noordelijke richting) als secundaire weg type III (drager van een belangrijke fiets- en openbaarvervoerverbinding). Het zuidelijk deel van de N118 en de ring rond Retie maken deel uit van het lokale wegennet.

Huidige belasting

De huidige wegbelasting² bevestigt de categorisering, maar geeft ook aan dat de ringstructuur een belangrijke belasting heeft (en een rol speelt in de afwikkeling van doorgaand verkeer). De N18 en de ring zijn zwaarder belast dan de N118³. Het aandeel vrachtverkeer op de N18 en N118 ligt overdag tussen 15% en 20 %.

Het centrum van Retie is dus eerder verkeersgebied dan verblijfsgebied. De ringstructuur functioneert feitelijk (deels) als een verbindende ringweg, maar de wegen die de ring vormen zijn woonstraten (conflict verbindende en ontsluitende functie). Zowel voor het centrum als voor de ringstructuur leidt dit tot potentieel negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid, en kan de doorstroming van het doorgaand verkeer niet gegarandeerd worden. De ringstructuur is bovendien onvolledig: een link met de N118 in het noorden ontbreekt (maar is voorzien bij verdere ontwikkeling van het lokaal bedrijventerrein 'De Bempdekens' ten noorden).

¹ Bovenlokale wegcategorisering conform Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSP-A). Het RSP-A is momenteel in herziening.

² Avondspits, huidige belasting doorgerekend met het Multimodaal Model Antwerpen (MMA). Bron: Provincie Antwerpen–Dienst Mobiliteit, 'Mobiliteitsstudie voor de rol van de N118 (Geel-Mol-Dessel-Retie) voor de omgeving en de ontsluiting van de Kleinstedelijke Gebieden Geel en Mol-eindrapport', Vectris, november 2007.

³ Telpost op de N18 ten noorden van Retie: 1420 voertuigen per avondspitsuur in beide richtingen; telpost op de N118 ten noorden van Retie: 682 voertuigen per avondspitsuur in beide richtingen (bron: Mobiliteitsstudie N118).



Bestaande kruisingen

De 4 kruispunten van de 'invalswegen' met de huidige ringstructuur zijn als volgt geregeld (van zuid naar noord):

- Molsebaan-N18/Sint-Marinusstraat/Nieuwstraat: lichtengeregeld
- Geelsebaan-N118/Sint-Paulusstraat/Gildenstraat-N118/Nieuwstraat: lichtengeregeld
- Kasteelstraat-N123/Pijlstraat/Sint-Paulusstraat: lichtengeregeld
- Turnhoutsebaan-N18/Pijlstraat/Veldenstraat: rotonde

Tussen deze kruispunten liggen een 9-tal ongeregelde kruispunten met lokale wegen. Verkeer kan vanuit deze lokale wegen zowel links als rechts de huidige ringstructuur oprijden. Verkeer op de huidige ringstructuur kan vanuit beide richtingen de lokale wegen oprijden, behoudens in de Kapelstraat (eenrichtingsverkeer richting ring).

Volgens de studie 'Wegwerken gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' liggen er 2 gevaarlijke kruispunten in Retie⁴:

- Molsebaan-N18/Sint-Marinusstraat/Nieuwstraat (een vergunningsaanvraag voor de heraanleg werd ingediend)
- N18-Peperstraat/N123-Kloosterstraat in het dorpscentrum



Bestaand openbaar vervoer

Retie beschikt over reguliere buslijnen en belbussen (in het kader van de basismobiliteit). De reguliere buslijnen gaan grotendeels door het centrum via de 'invalswegen':

- verbinding Turnhout-Vosselaar-Tielen-Kasterlee-Retie op de N123 richting zuidwesten
- verbinding Mol-Turnhout op de N18
- verbinding Mol-Arendonk op de N118 richting noorden

De bushaltes liggen langs deze invalswegen in het dorpscentrum en richting de ringstructuur, op wandelafstand van de woonzones (referentie: de afstand centrum-ring bedraagt 500 m). De dichtstbijzijnde NMBS-stations zijn Turnhout (10 km), Geel (15 km) en Mol (10 km).

Een busverbinding met Geel (op de N118 richting zuiden) ontbreekt momenteel. Geel is nu enkel bereikbaar via Mol (met overstap). Potenties voor een verbinding Retie–Geel zijn er gezien de ontwikkelingen die in het kader van het KSG Geel en het KSG Mol voorzien worden en gezien de aanwezigheid van een NMBS-station in Geel.

⁴ Vlaams Gewest, 'Studieopdracht wegwerken gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen – startnota kruispunten N18-Sint-Marinusstraat/Nieuwstraat en N18-Peperstraat/N123-Kloosterstraat in Retie', TV3V', 2003.



Bestaande fiets- en wandelnetwerken

De provinciale functionele fietsroutes lopen via de bestaande 'invalswegen' N18, N118 en N123 (rode volle lijn). Op de verbinding Sint-Pieterstraat–Kapelstraat ligt een provinciale alternatieve functionele fietsroute (oranje volle lijn). Deze fietsroutes kruisen de huidige ringstructuur via de geregelde kruispunten (verkeerslichten of rotonde), behoudens de alternatieve functionele fietsroute. Langs de hele huidige ringstructuur ligt een lokaal tweezijdige vrijliggende eenrichtingsfietspad.

De recreatieve fietsroutes liggen verder weg, in het buitengebied rond het centrum.

In het centrum van Retie liggen een aantal recreatieve wandelroutes. Enkele wandelroutes gaan deels via de voetpaden langs de huidige ringstructuur of maken een kruising met de huidige ringstructuur (gele stippellijn). Twee van deze oversteekplaatsen gaan via de lichtengeregelde kruispunten Molsebaan-N18/Sint-Marinusstraat/Nieuwstraat en Geelsebaan-N118/Sint-Paulusstraat/Gildenstraat-N118/Nieuwstraat. De overige 3 oversteekplaatsen liggen ter hoogte van niet geregelde kruispunten (van zuid naar noord gaat het over de kruisingen van de huidige ringstructuur met de Beukenlaan, Sint-Pieterstraat/Kapelstraat en Hobrugstraat/Donkerstraat).



Bestaande routes vrachtverkeer en routes uitzonderlijk vervoer

Het doorgaand verkeer in Retie (en dus ook het doorgaand vrachtverkeer) splitst zich uit en gaat deels over de huidige ringstructuur, deels door het centrum. Dit laatste geldt vooral voor verkeer van en naar de N118 richting het noorden (naar Arendonk en Nederland).

Bestemmings(vracht)verkeer voor het lokaal bedrijventerrein De Bempdekens in het noorden van Retie (aangeduid op naastliggende figuur) kan vanuit zuidelijke/westelijke richting via de huidige ringstructuur rijden, vanuit het noorden (N118) moet het vrachtverkeer door het centrum.

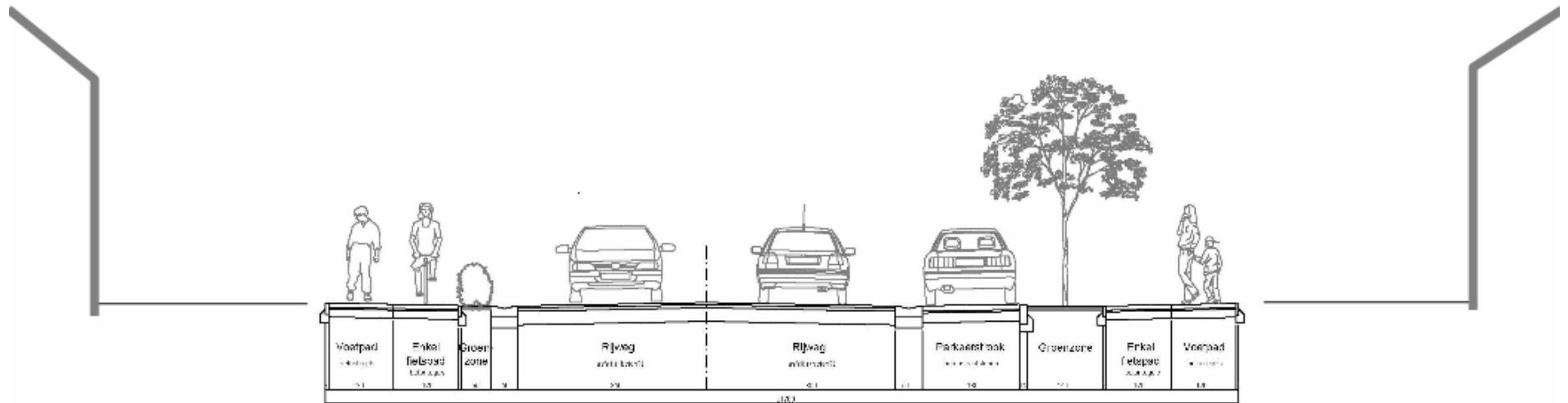
De N18 en de N123/N118 maken deel uit van een route voor uitzonderlijk vervoer klasse R2 (de routes werden aangeduid op naastliggende figuur), met een toegelaten tonnage van 180 tot 240 ton en een vrije hoogte van meer dan 5 meter.



Bestaande profiel en inrichting

De wegen die de ring vormen zijn eerder residentiële woonstraten⁵, van een typische ringwegomgeving is geen sprake. Het dwarsprofiel bestaat uit een 2x1 rijbaan, aan één zijde geflankeerd door een verharde langspaarkeerzone, en tweezijdige vrijliggende eenrichtings fiets- en voetpaden. Het totale dwarsprofiel (van erfscheiding tot erfscheiding) is minstens 17 m breed. M.b.t. de inrichting en het gebruik kan het volgende opgemerkt worden:

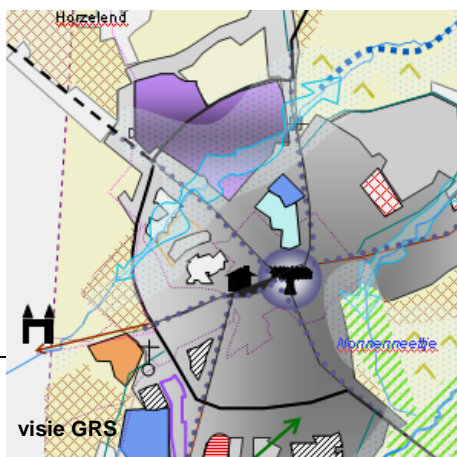
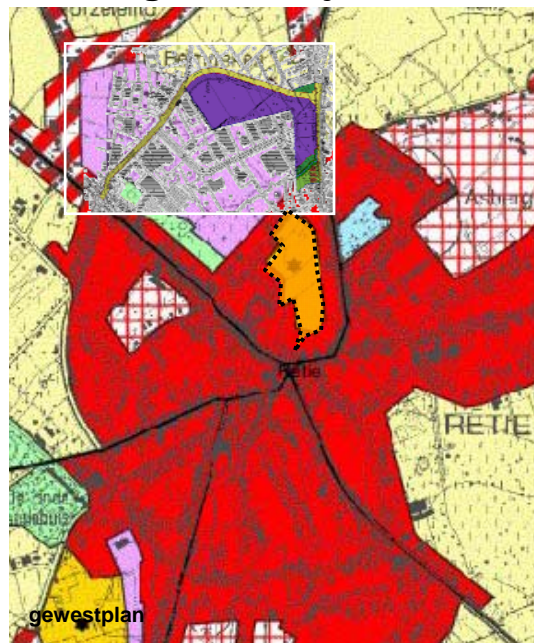
- Tussen de weg (en parkeerzone) en de fietspaden ligt een smalle groenstrook, op bepaalde plaatsen voorzien van laanbeplanting (bomenrij).
- De zone met de voet- en fietspaden is verhard en relatief ruim (2,40 m).
- De voortuinzone heeft een beperkte diepte van 4 m tot 5 m, begrensd met lage muurtjes of groenaanplanting. De residentiële, overwegend open bebouwing heeft 1 tot 2 bouwlagen met zadeldak. Elke woning heeft een eigen oprit, stallen gebeurt op eigen terrein (op de oprit en/of in de garage).
- De langsparkings langs de weg lijken nauwelijks gebruikt te worden.
- Ter hoogte van de (voorzien) noordelijke sluiting van de ring ligt het lokaal bedrijventerrein De Bempdekens.



Bestaand profiel

⁵ Naast de woonfunctie komen enkele vrije beroepen voor: 2 dokterspraktijken een kinesist, een kapper en een tandarts. Rond het kruispunt N18-Molsebaan/Nieuwstraat/St. Martinusstraat ligt een garage/benzinestation en een doe-het-zelfzaak/tuindecoratie. Tussen de kruispunten N118-Geelsebaan/Nieuwstraat/St.Paulustraat/Gildenstraat en N123-Kasteelstraat/St-Paulustraat/Pijlstraat liggen een expertisebureau, een plantenzaak, een wijnhandelaar, vakantiecentrum De Linde en een achterliggend bedrijf dat volgens het GRS Retie herbestemd dient te worden naar centrumondersteunende functie. Rond het kruispunt N18-Turnhoutsebaan/Pijlstraat/Veldenstraat liggen een vastgoedbureau en een autohandel en -verkoop, langs de Veldenstraat ligt eveneens een autohandel.

4 Planologische en juridische context



Het zuidelijk deel van de huidige ringstructuur (tussen de N18 en N123) ligt volgens het gewestplan⁶ in woon- gebied. Het westelijk deel van de huidige ringstructuur vormt de grens tussen het woongebied van het centrum van Retie en het agrarisch gebied. Het noordelijk deel (inclusief de doortrekking tot de N118 in het noorden) ligt in het BPA De Bempdekens II (MB d.d. 17/11/2004). Dit BPA was een herziening van het BPA De Bempdekens (d.d. 06/11/1979), en voorziet naast de doortrekking van de ring ook in een uitbreiding van het lokaal bedrijventerrein de Bempdekens. In het centrum van Retie ligt BPA Gemeentepark (d.d. 1986).

In de visie van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Retie⁷ wordt een doortrekking van de huidige ring tot op de N118 (noordelijk) voorzien, evenals een opwaardering van de huidige ringstructuur, dit in functie van een betere verkeersleefbaarheid voor het centrum van Retie. In de visie van het GRS wordt de ring gecategoriseerd als een secundaire weg type II, de invalswegen binnen de ring worden als lokale verzamelwegen aangeduid. Het GRS Retie volgt hiermee de gewenste wegcategorisering uit het mobiliteitsplan van Retie⁸.

Voor de huidige ringstructuur bestaan rooilijnplannen (ongeveer 18 meter rooilijnbreedte), maar deze konden niet ingepast worden op de gemeten/bestaande toestand wegens een afwijkende ligging ten opzichte van de bestaande situatie.

In het kader van de studie 'Wegwerken gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' werd een vergunningsaanvraag voor de heraanleg van het kruispunt Molsebaan-N18/Sint-Martinusstraat/Nieuwstraat ingediend (zie ook bijlage 1). De hoofdrijrichting wordt gewijzigd waardoor het lichtengeregeld kruispunt verschuift, fietspaden worden heraangelegd (deels dubbelrichting) en fietsoversteekplaatsen worden ingeplant, en voor de bus wordt een wachthaven voorzien⁹.



⁶ Gewestplan Herentals-Mol (KB 28/07/1978) en gewestplan Turnhout (KB 30/07/1977).

⁷ Retie, 'Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan', IOK Plangroep, BD 08/06/2006.

⁸ Retie, 'Beleidsplan Mobiliteitsplan gemeente Retie', Entraf/D+A Planning, september 2000.

⁹ Bron: projectfiche op www.tv3v.be.

5 Gewenste ontsluiting en inrichting

Toekomstige ontwikkelingen, gewenste ontsluitingsstructuur en categorisering

In de 'Mobiliteitsstudie N118'¹⁰ werd de rol (en categorie) van de N118 tussen Geel en Retie onderzocht i.f.v. de ontsluiting van de stedelijke gebieden Geel en Mol, rekening houdend met toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in Geel, Mol, Dessel en Retie. Hieruit bleek dat een aantal infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn om in de toekomst een goede doorstroming naar het hoofdwegennet te kunnen garanderen, waarbij woon- en dorpskernen gevrijwaard blijven:

- Een downgrading van de rol van de N18 (van secundaire weg type II naar secundaire weg type III) en een upgrading van de rol van de N118 (van lokale weg tussen Geel en Retie naar secundaire weg type II) voor gemotoriseerd verkeer.
- Een doortrekking van de ring rond Retie tot de N118 (noordelijke sluiting)
- Tonnagebeperkingen in Geel, Mol, Dessel en Retie om doorgang van vrachtwagens in centrumgebieden te vermijden
- Een verbinding tussen de N118 en de R14/ring rond Geel
- Een verbinding tussen de N118 en de N18 ter hoogte van Mol Donk – Dessel Goormansdijk (om de N18 te ontlasten)

De 'Mobiliteitstudie N118' stelt dat, door de vermelde infrastructurele maatregelen, de verbinding tussen de E313 en E34 via de N118 geen maasverkleinend mag creëren ten opzichte van de meer westelijk gelegen primaire weg N19g. De doortrekking van de ring rond Retie wordt dus op de eerste plaats voorzien om de verkeersleefbaarheid in het centrum van Retie te verbeteren, door het doorgaand verkeer rond het centrum te leiden.



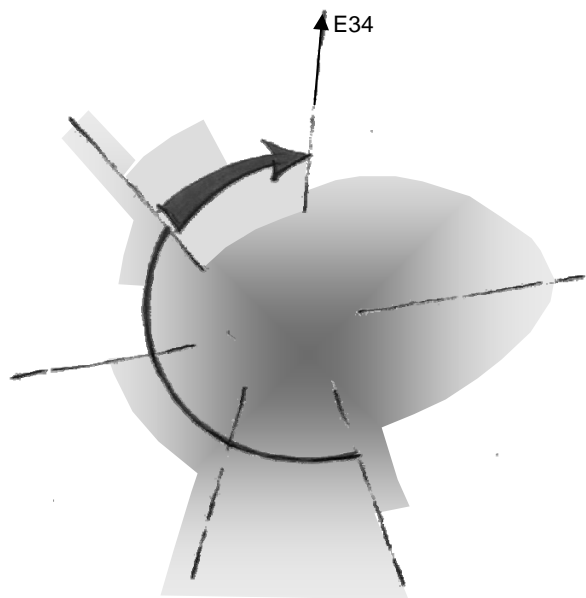
Dit leidt voor Retie tot een ontsluitingsstructuur zoals weergegeven op de figuur hiernaast. De N118 (buiten het centrum) en het westelijk en noordelijk deel van de ring zijn secundaire weg type II, de N18 (buiten het centrum) is een secundaire weg type III, het zuidelijk deel van de ring is een lokale weg. De wegen binnen de ring worden lokale wegen, in functie van bestemmingsverkeer (woon- en centrumstraten - verblijfsgebied).

Deze gewenste ontsluitingsstructuur ligt in de lijn van het huidige gebruik en de huidige belasting. De aanwezige ringstructuur functioneert al als een ring, maar het wegbeeld is niet aangepast, de noordelijke sluiting ontbreekt en conflicten tussen bestemmingsverkeer in functie van de woningen langs de ring en doorgaand verkeer van en naar de E34 zullen toenemen. In het inrichtingsconcept voor de ring wordt getracht deze knelpunten op te lossen.

Ook in kader van de leefbaarheid in het centrum is de herinrichting van de ringweg een noodzaak. Door de centrumwegen herin te richten i.f.v. bestemmingsverkeer wordt de leefbaarheid in het centrum en in de overige woonbuurten aan de binnenzijde van de ring aanzienlijk verhoogd. Door de gemeente, i.s.m. de Vlaamse Bouwmeester, wordt momenteel een masterplan 'centrum', inclusief een beeldkwaliteitsplan, opgemaakt.

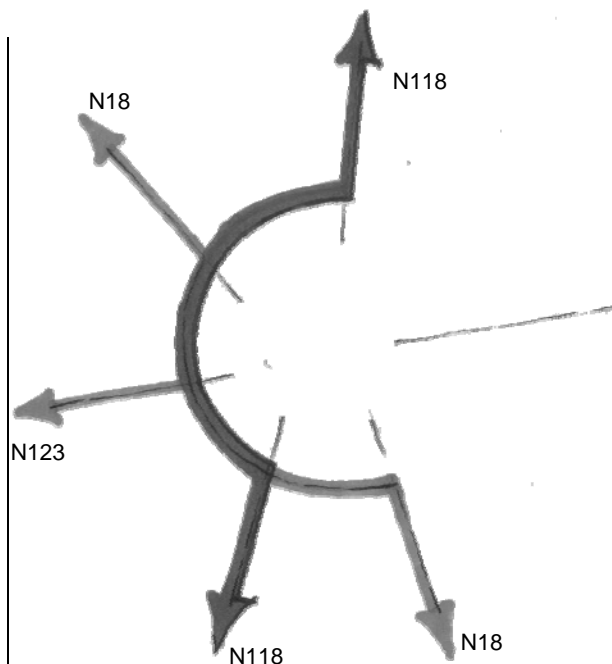
¹⁰ Provincie Antwerpen–Dienst Mobiliteit, 'Mobiliteitsstudie voor de rol van de N118 (Geel-Mol-Dessel-Retie) voor de omgeving en de ontsluiting van de Kleinstedelijke Gebieden Geel en Mol - eindrapport', Vectris, november 2007. Deze studie kadert in de voorstudies met betrekking tot de afbakening van het Kleinstedelijk Gebied Geel en het Kleinstedelijk Gebied Mol.

5.1 Conceptelementen



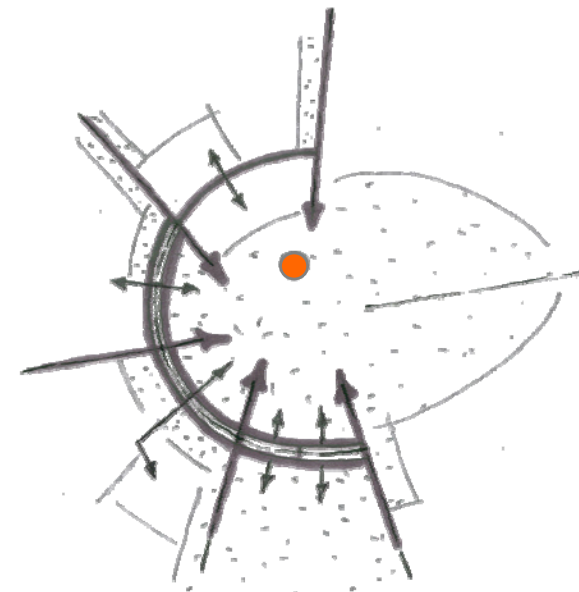
DOORTREKKING RINGWEG

De bestaande ring wordt in het noorden doorgetrokken van de N18 tot de N118. Het doorgaand verkeer van en naar het noorden wordt zo uit het centrum gehouden worden. De ontsluiting van het lokaal bedrijventerrein in het noordelijk segment verbetert eveneens door de doortrekking.



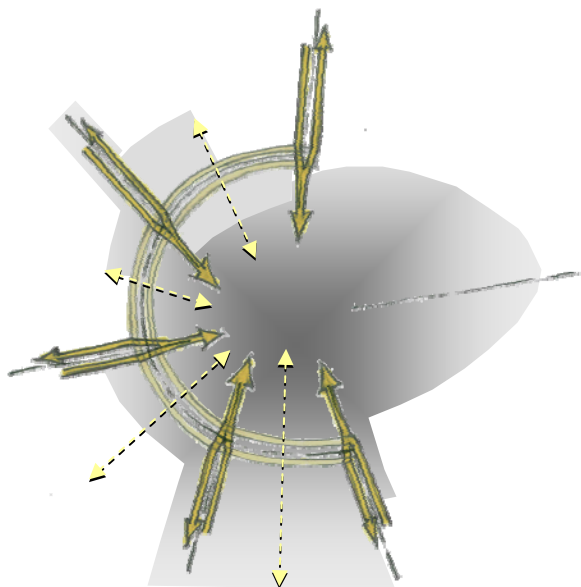
DOORGAAND VERKEER

Het doorgaand verkeer wordt van het centrum naar de ring verplaatst. De ring verbindt de invalswegen buiten het centrum. Het doorgaand verkeer wordt via de secundaire verbindingen en de ring geleid: via secundair II (N118 zuid–ring–N118 noord), via secundair III (N18 noord en zuid) en de ring (welke deels, ter hoogte van de Nieuwstraat, een lokale weg is), en vanop de N123 (lokale weg). De N118 vormt de hoofdas, en speelt een belangrijke rol in de ontsluiting van de (meer zuidelijke) stedelijke gebieden Geel en Mol.



LOKAAL VERKEER

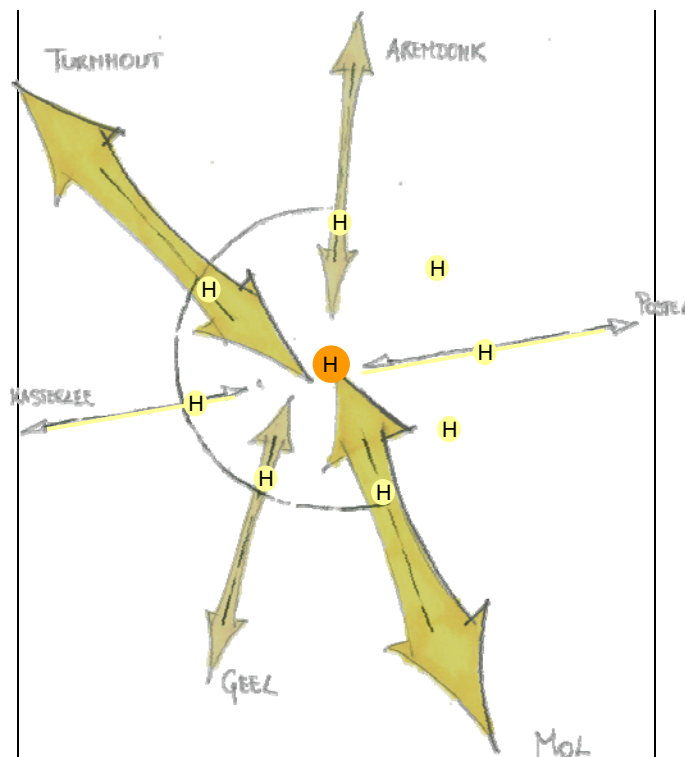
De invalswegen binnen de ring worden ingericht als aantrekkelijke woon- en centrumstraten (zone 30 en gemengd verkeer als filter). De ring verzamelt het lokaal verkeer en verdeelt het lokaal verkeer tussen het centrum en de gebieden buiten en langs de ring. Voor de functies langs de ring (hoofdzakelijk woningen) worden ventwegen voorzien (zone 30 met gemengd verkeer).



ONTSLUITING FIETSVRKEER

Het centrum en de zones langs en buiten de ring worden ontsloten via een (bestaand) fijnmazig fietsnetwerk. Alle fietsoversteken worden beveiligd, ook buiten de voorziene rotondes op de kruispunten met de centrumstraten. Oversteekbewegingen kunnen telkens in beide richtingen.

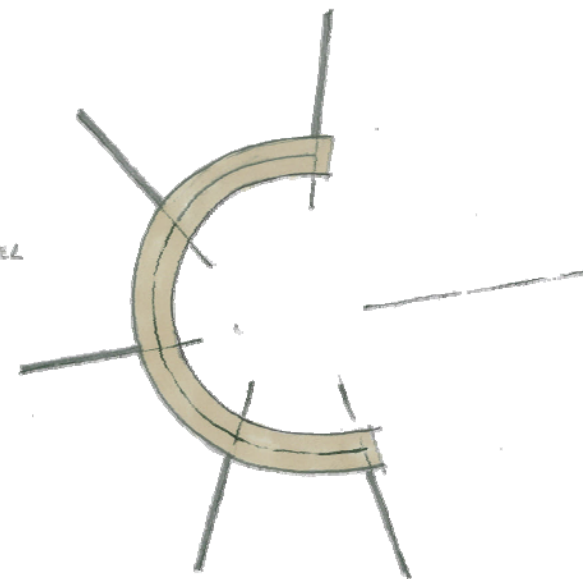
Het fietsverkeer langs de ring wordt gemengd op de ventwegen (in het noordelijk segment, ter hoogte van het lokaal bedrijventerrein, zijn dit exclusief fietspaden).



ONTSLUITING OPENBAAR VERVOER

De bushaltes liggen binnen de ring, aan de lokale centrumstraten (voormalige invalswegen, nu wegen met gemengd verkeer).

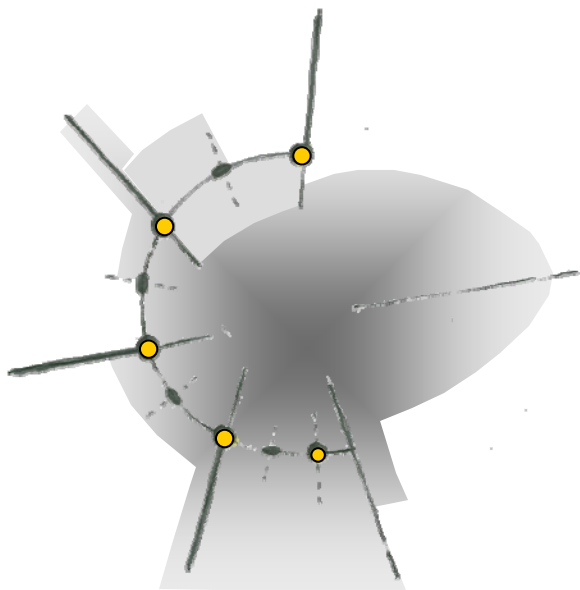
Door een herinrichting kunnen bushaltes veilig ingeplant worden op het openbaar domein en kan voldoende aandacht gaan naar de halte-infrastructuur. Bestaande bushaltes kunnen geïntegreerd worden in het nieuwe concept.



ÉÉN RUIMTELIJK BEELD OP BASIS VAN LEEFBAARHEIDS- EN VEILIGHEIDSASPECTEN

Er wordt bewust gekozen voor een herkenbaar en leesbaar profiel. Voor de hele ring wordt het systeem met ventwegen zo zuiver mogelijk toegepast. Ter hoogte van het lokaal bedrijventerrein fungeren de ventwegen als fietspaden.

Er wordt bewust gekozen voor een smal profiel met lage snelheidsregimes (50 km/u op de ring, 30 km/u op de ventwegen), zodat een zekere doorstroming gegarandeerd wordt, maar vooral de leefbaarheid in het centrum en langs de ring verbeterd. De ventwegen worden uitgewerkt als erfzones.

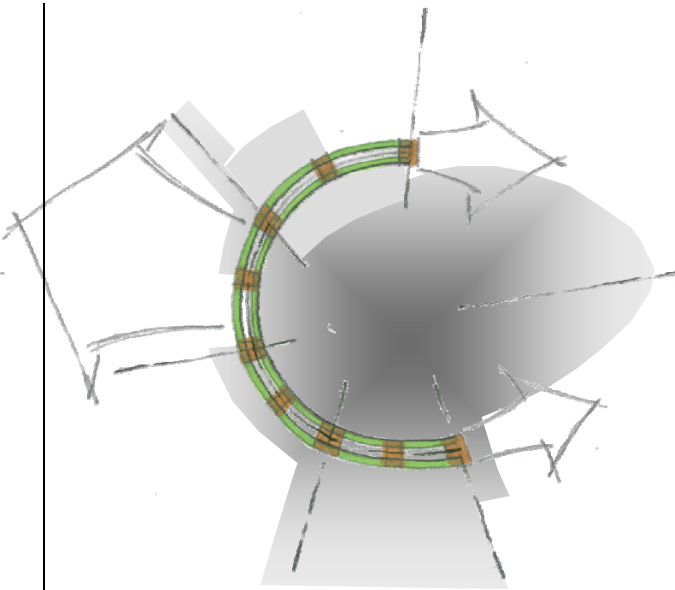


ÉÉN LEESBAAR BEELD

D.M.V. KRUISPUNTHIËRCHIE EN VERLICHTING

De knooppunten spelen een belangrijke rol in de herkenbaarheid en leesbaarheid. De knooppunten met de invalswegen/centrumstraten worden uitgewerkt als rotondes, tussenliggend worden bijkomend knooppunten voorzien onder de vorm van fietssluisen. De inrichting en dimensionering gebeurt telkens op gelijkaardige manier. Voor het kruispunt met de N18 ten zuiden wordt de inrichting van TV3V behouden, wel wordt ter hoogte van de Beukenlaan een keerbeweging mogelijk.

Enkel de knooppunten worden verlicht. Ventwegen kunnen eventueel verlicht worden met een lage verlichting

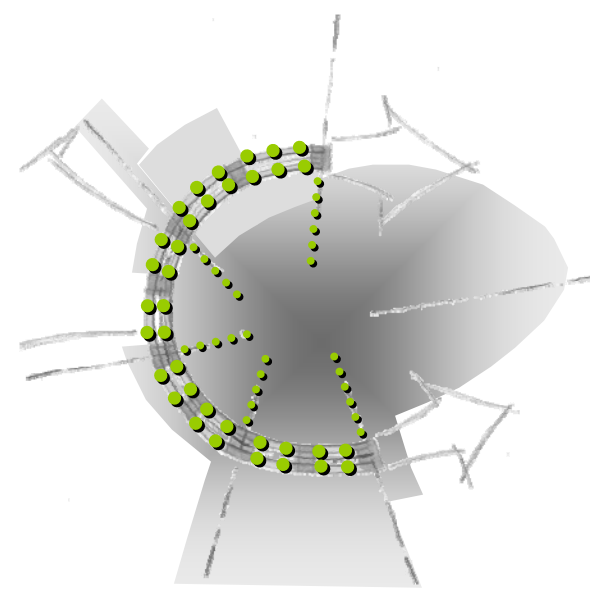


ÉÉN AANTREKKELIJK BEELD

D.M.V. GERICHTE GROENSTRUCTUREN

De groenstructuur draagt eveneens bij tot de herkenbaarheid en leesbaarheid. Een verticale groenstructuur (haag en grasaanplant met laanbeplanting) scheidt de ringweg en de ventwegen en 'belijnt' het hele langspoor.

De knooppunten (rotondes en fietssluisen) worden daarentegen ingebed in een horizontale rood/bruine haagvlakte en worden zo visueel duidelijk in beeld gebracht in de gehele groenstructuur.



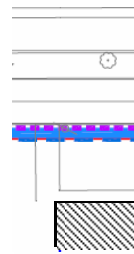
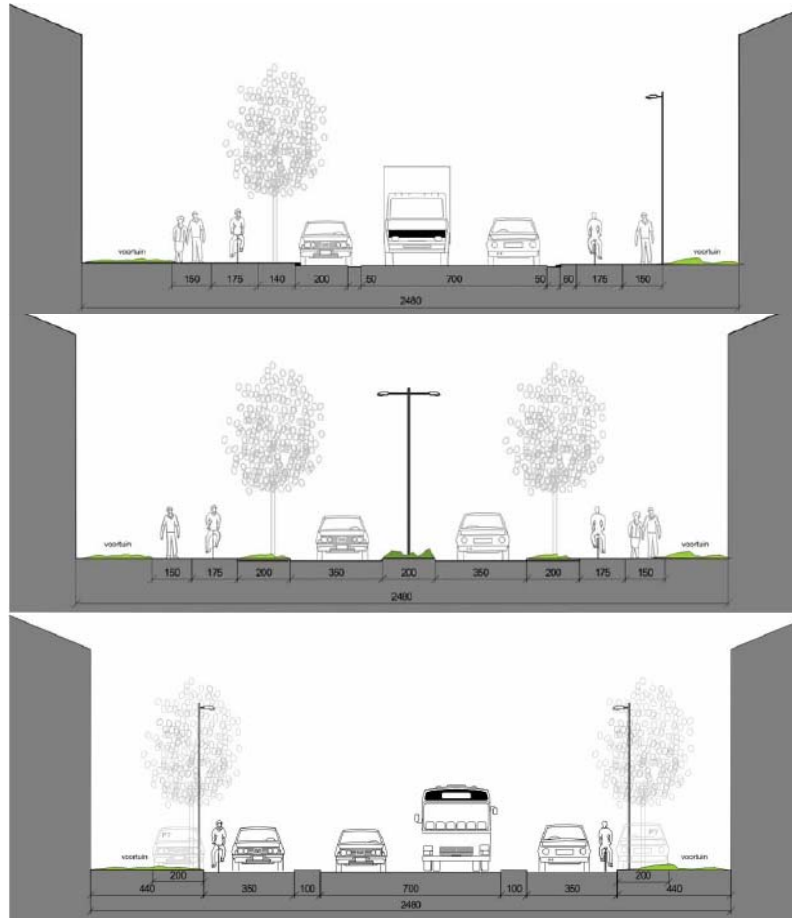
ÉÉN STRUCTUREREND BEELD

D.M.V. LAANBEPLANTING

De laanbeplanting langs de woonerven/ventwegen wordt doorgetrokken in de herinrichting van de centrumstraten binnen de ring, zodat een zekere ruimtelijke eenheid met het centrum tot stand komt.

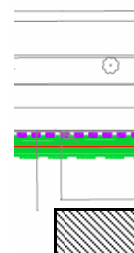
Verkeerskundig: bespreking van de aangereikte wegprofielen

De mobiliteitsstudie N118 reikt, voor een aangepaste inrichting van de ringweg, drie mogelijke typeprofielen aan (zie ook bijlage 2). Volgende bemerkingen, op basis van de bestaande en gewenste toestand, kunnen geformuleerd worden:



Profiel 1: herprofilering bestaand wegprofiel

- + vertrouwd profiel voor aangelanden
- + bredere gescheiden voet- en fietspaden
- geen verbetering doorstroming en verkeersonveiligheid door de erfontsluitingen
- onteigening bij alle aangelanden (blauwe zone) – kleinere voortuinzone
- behoud bestaande laanbeplanting ?



Profiel 2: weg met middenbegeleider

- + meer groen, veiligere oversteekbewegingen mogelijk
- + bredere gescheiden voet- en fietspaden
- geen verbetering doorstroming en verkeersonveiligheid door de erfontsluitingen
- meer onteigening dan profiel 1 (groene zone) – kleinere voortuinzone
- behoud bestaande laanbeplanting ?



Profiel 3: weg met ventwegen

- + vlotte, gewenste doorstroming door scheiding doorgaand-bestemmingsverkeer
- + uitbreiding langsparkeren
- maximale onteigening (paarse zone) – minimale voortuin
- weinig groen – overwegend verhard: ruimtelijk conflict met het residentiële woningbouwtypologie: eerder uitstraling van een stedelijke omleidingsweg
- verwijdering bestaande laanbeplanting

CONCLUSIE: rekening houdende met de bestaande toestand en de gewenste doorstroming dient typeprofiel 3 aangepast te worden op maat van de omgeving, zie verder ambitieniveau 1.

Verkeerskundig: vertaling van de ontsluitingsstructuur

De verkeerskundige vertaling van de gewenste ontsluitingsstructuur (Retie-centrum vrijwaren van doorgaand verkeer en een vlotte doorstroming op de ring, rekening houdend met de verkeersleefbaarheid en woonkwaliteit van de aanliggende woningen) vereist een afstemming tussen enerzijds de functie en het gebruik van de ring en anderzijds de ruimtelijke vormgeving van de weg (verkeerstechnisch - wegbeeld).



Een vlotte doorstroming op de ring kan, gelet op de vele erfontsluitingen, enkel gerealiseerd worden door het bestemmings- en doorgaand verkeer te scheiden door middel van ventwegen (op maat van de woonomgeving). Om de doorstroming op de ring vlot te laten verlopen worden de individuele erfontsluitingen via de ventwegen gebundeld op een aantal punten, en worden links afslaande bewegingen onmogelijk gemaakt. Voor de ringweg wordt een snelheidsregime van 50 km/u vooropgesteld gezien het aantal knooppunten dat nodig is voor dergelijk concept (in functie van keerbewegingen/aantakkingen van de ventwegen).

De omliggende woningen worden ontsloten via lokale ventwegen. De noordelijke bedrijfszone wordt in eerste instantie ontsloten via interne ontsluitingswegen voor de achterliggende bedrijven, en via rechtsafslaande bewegingen, voor de aanliggende bedrijven. Een profiel met ventwegen en rechtsafslaande bewegingen impliceert dat op geregelde afstanden keerbewegingen mogelijk moeten zijn. Hiertoe worden rotondes voorzien op de kruisingen met de invalswegen. Deze rotondes regelen de doorstroming en verzorgen als poort/baken de verdeling van het verkeer tussen de ring en de omgeving. Aan de rotondes liggen ook oversteken voor fietsers en voetgangers. Daarnaast worden op trage trajecten vanuit het centrum en op regelmatige afstand beveiligde fiets- en wandeloversteken voorzien, rekening houdende met de doorstroming op de ring en de verkeersveiligheid. Voor de ventwegen wordt een snelheidsregime van 30 km/u vooropgesteld. Ze worden opgevat als verblijfsgebied in functie van de aanliggende woningen.

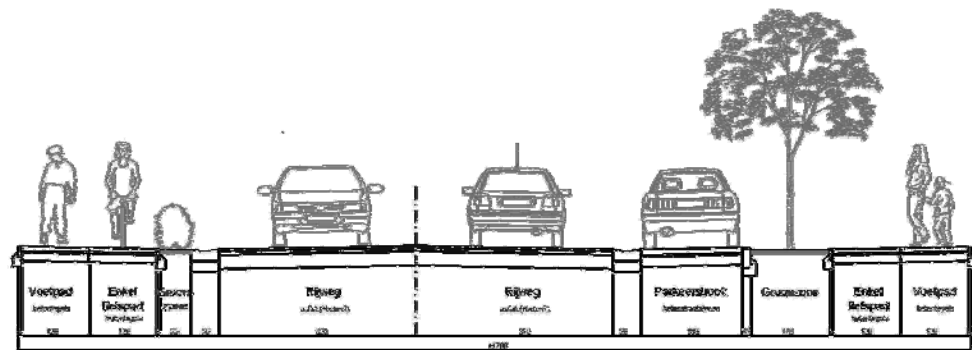
Retie-centrum wordt ontsloten via de (lokale) invalswegen. De overige lokale straten die uitkomen op de ventwegen worden in de mate van het mogelijke geknipt, of er wordt een aangepaste verkeerscirculatie voorzien die een eventueel gebruik als sluipteg naar het centrum ontmoedigt.



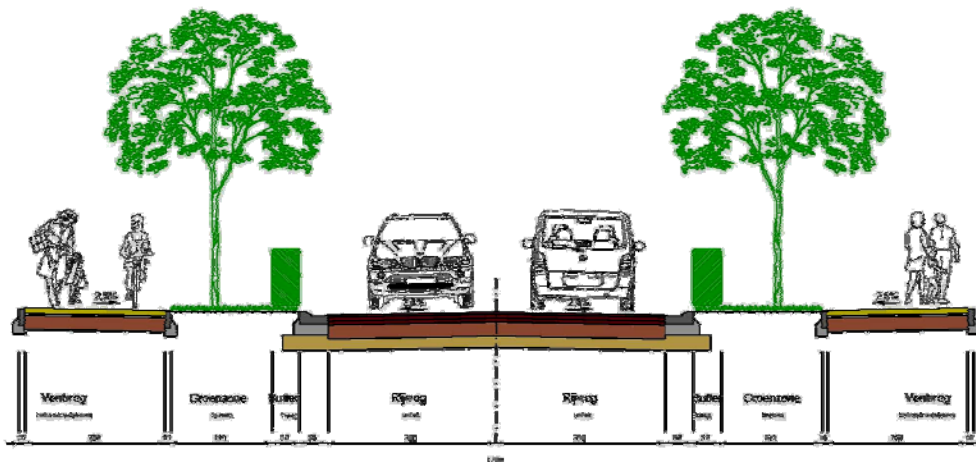
Volgende verkeerskundige ingrepen m.b.t. kruisingen en oversteken worden voorzien, van noord naar zuid:

- N118/nieuw ringwegsegment: rotonde
- Ontsluitingswegen industrie/nieuw ringsegment: rechts in – rechts uit, met fietsoversteek
- N18/ringweg: rotonde
- Donkerstraat/ringweg: rechts in (mogelijkheid tot afsluiting)
- Hobrugstraat/ringweg: rechts uit met fietsoversteek (mogelijkheid tot afsluiting)
- Hobrugstraat/ringweg: rechts in (mogelijkheid tot afsluiting)
- N123/ringweg: rotonde
- Kapelstraat/ringweg: rechts uit (éénrichtingsverkeer)
- St. Pietersstraat/ringweg: rechts in – rechts uit, met fietsoversteek (ontsluiting sportzone en fietshoofdas sportzone-centrum)
- Geelsebaan/ringweg: rotonde
- Lageweg/ringweg: rechts in – rechts uit
- Akkerstraat/ringweg: afgekoppeld voor autoverkeer, enkel fiets- en wandeldoorsteek, met fietsoversteek
- Cardijnstraat/ringweg: rechts in – rechts uit
- Beukenlaan/ringweg: keerbeweging in de vorm van een mini-rotonde (ontsluiting achterliggende wijk)
- Hoefsmidstraat/ringweg: afgekoppeld voor autoverkeer, enkel fiets- en wandeldoorsteek, met fietsoversteek ter hoogte van de mini-rotonde (keerbeweging)
- Weggetje (zonder naam)/ringweg: rechts in
- Molsebaan/ringweg: drie-armige kruising met geleiding naar ringweg (in vergunningsaanvraag): oplossing i.k.v. gevaarlijke punten.

Opmerking: Het met een paars sterretje achterliggend bedrijf moet volgens het GRS Retie herbestemd worden naar centrumondersteunende functie. Indien de ontsluiting van dit bedrijf of de herbestemming via de ring moet gebeuren, dan wordt voorgesteld om hier rechts in rechts uit vanop de ring te voorzien indien een andere oplossing niet mogelijk is.



Bestaand profiel



Nieuw profiel



5.2 Ruimtelijk: 'Ringweg (ver)zoent de omgeving'

Ambitieniveau 1 'aangepast profiel op maat van de omgeving'

Dit ambitieniveau is er op gericht de nieuwe inrichting maximaal af te stemmen op de bestaande woonomgeving met als doel de gewenste doorstroming te realiseren en de woonkwaliteit en de meerwaarde voor de omwonende te verhogen.

Ten eerste wordt het nieuwe profiel ingepast in de ruimte ingenomen door het bestaande profiel (d.i. de ruimte tussen de voortuintjes, niet de mogelijke ruimte volgens rooilijnplan). Door de bestaande ruimte te gebruiken zijn onteigeningen, met uitzondering bij kruisingen, in principe niet nodig.

Ten tweede worden de bestaande laanbeplanting en voortuinen gevrijwaard en geïntegreerd in het ring-concept. Ze worden een belangrijk structureel en beeldbepalend onderdeel van de ringomgeving.

Deze 2 uitgangspunten worden consequent toegepast voor de hele ring, zodat een zuiver, eenduidig en herkenbaar profiel ontstaat:

- **Rijweg** van 7 meter breedte (inclusief goten en boordsteen), niet verlicht
- Geflankeerd door een **groenstrook** van 2,3 meter bestaande uit een groene haagstructuur, gazoonaanplant en laanbeplanting
- Tussen de groenstrook en voortuinzone ligt een 'ventweg' van 2,8 m breed (ontsluiting aanliggende woningen/functies). Deze ruimte wordt ingericht als en krijgt de uitstraling van een **woonerf** zodat fietsers en voetgangers met het bestemmingsverkeer (30 km/u) kunnen mengen. Lage verlichting in het kader van sociale veiligheid kan voorzien worden.

Het langsparkeren wordt in het voorgestelde profiel omwille van behoud van de tuinzones en laanbeplanting in eerste instantie gesupprimeerd. Er wordt van uitgegaan dat de aanpalenden het parkeren op eigen terrein kunnen voorzien. Extra parkings langs de weg zijn geen noodzaak en zijn ruimtelijk niet wenselijk.

Indien langsparkeren op het openbaar domein toch gewenst is, dan kan van het 'basisprofiel' afgeweken worden. De groenzones kunnen voldoende breed gemaakt worden, bestaande uit grasdallen, onder volgende voorwaarden:

- Alle eigenaars gelegen aan een woonerf (tussen 2 aansluitingen met de ringweg) wensen uitdrukkelijk langsparkeren toe te laten.
- Alle eigenaars gelegen aan het woonerf doen grondafstand, voor de diepte die noodzakelijk is om langsparkeren op een veilige en aanvaardbare manier mogelijk te maken.



Ambitieniveau2 'groen verzoent en verdeelt'

De ringweg heeft naast een verkeerskundige functie ook een sterke ruimtelijk bindende functie. Groenstructuren belijnen en geleiden, moeten de verkeerstromen sturen en verdelen, en de verkeersader met de omliggende ruimte verzoenen. Volgend principe wordt gehanteerd: het volledige langsprofiel, tussen ringweg en woonerven, wordt voorzien van een verticale groenstructuur bestaande uit een groene haagstructuur en grasaanplant met laanbeplanting. De laanbeplanting is een verderzetting van de bestaande laanbeplanting uit lindebomen of nieuwe laanbeplanting uit uitsluitend eik, plataan of haagbeuk. Deze groenstructuur wordt, omwille van leesbaarheid en verkeersveiligheid, enkel doorbroken ter hoogte van kruisingen. Hier worden de verticale groenstructuren omgevormd tot een horizontale rood/bruine haagvlakte. Om dezelfde perceptie 's avonds en 's nachts te verkrijgen worden enkel de rood/bruine haagvlakten (kruisingen) verlicht (en woonerven kunnen verlicht worden met lage verlichting). De groenstructuur bepaalt dus het beeld en de leesbaarheid van de ringomgeving.

Voor de wegen aansluitend op de ringweg worden, indien de ruimte het toelaat, volgende principes gehanteerd:

- Wegen buiten de ring:
 - worden bij bebouwing (weerszijden) mogelijk voorzien van laanbeplanting
 - bij een open landschap of beperkte bebouwing wordt geen laanbeplanting voorzien. De nadruk ligt op het omliggende landschap.
- Wegen binnen de ring, richting centrum, worden voorzien van laanbeplanting. De boomsoorten zijn verschillend naargelang het wegtype (onderscheid invalsweg en niet-invalsweg).



Eik



Plataan



Haagbeuk



Linde



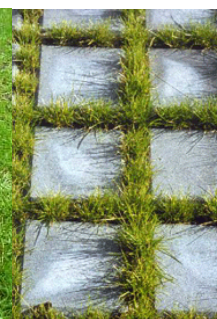
Groene haag



Rood/bruine haag



Gras



Grasdallen



Ambitieniveau3 'verkeersleefbaarheid en ruimtelijke perceptie'

Rotonde als centrumpoort, doorstromer, veilige oversteek

Om de doorstroming zo vlot mogelijk te laten verlopen worden de kruisingen met invalswegen aangelegd met een rotonde. De rotonde zorgt niet enkel voor een vlotte verkeersafwikkeling en een veilige fiets-wandelovertrek, maar is ook noodzakelijk voor keerbewegingen van de woonefgebruikers.

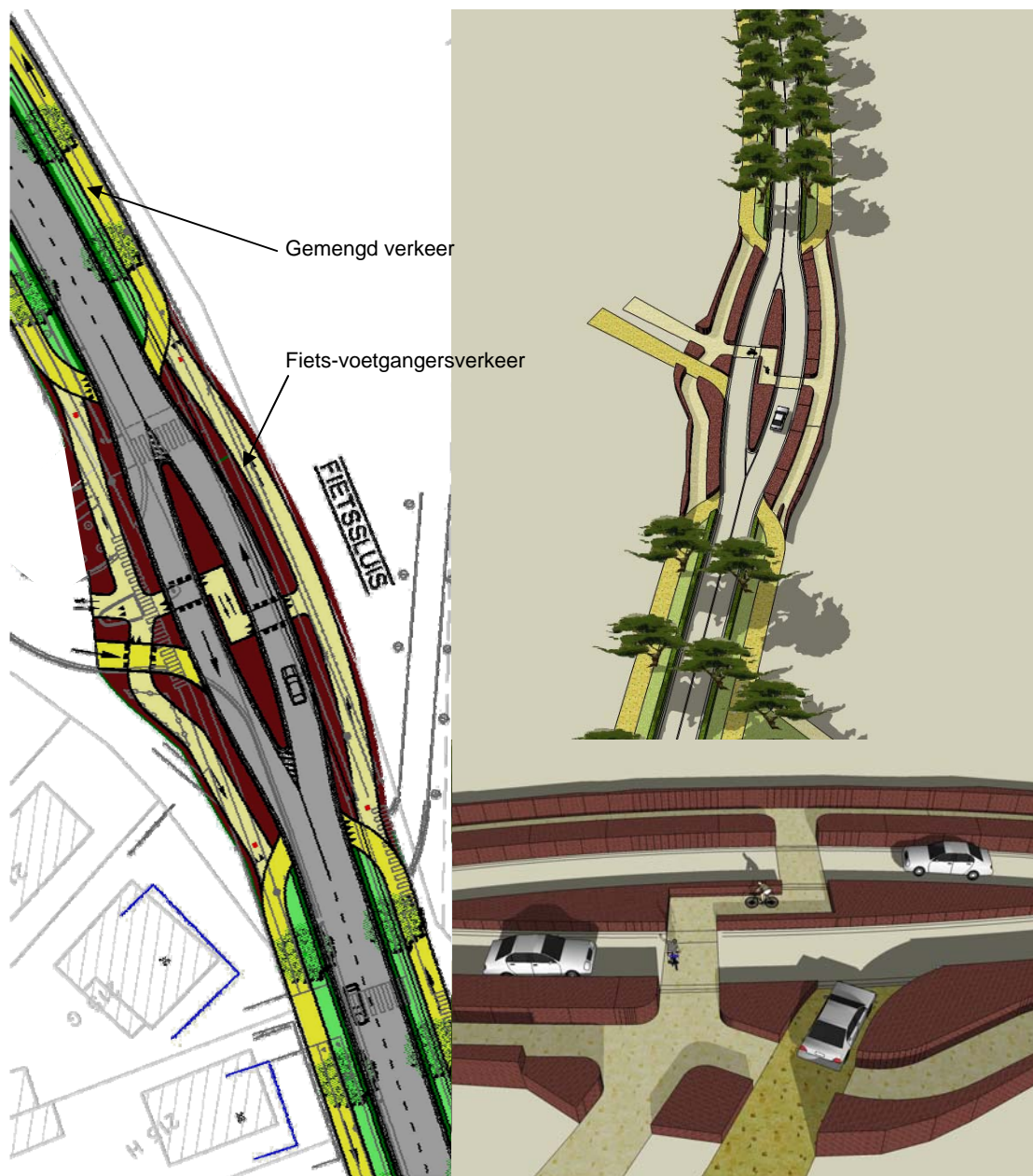
Doordat de invalswegen ook de ontsluiting van het centrum verzorgen, heeft de rotonde een zekere poortfunctie die het centrumgebied aankondigt.

De rotondes op geregelde afstand hebben ook een snelheidsremmend effect. Dit beantwoordt aan het snelheidsregime van 50 km/u en is gunstig voor de verkeersveiligheid.

Om het wegtraject en profiel begrijpbaar en leesbaar te maken voor de weggebruiker worden volgende ruimtelijke principes gehanteerd:

- Conflictvrije rijzones worden benadrukt door ondoordringbare groene haagstructuren en haagbeplanting en worden 's avonds en 's nachts niet verlicht.
- Alle kruisingen (rotondes én fietssluisen) worden op dezelfde manier ruimtelijk aangekondigd en benadrukt:
 - via een overgang naar een 'open gebied', door het weglaten van boomaanplanten
 - door de overgang van een groene haagstructuur naar een rood/bruine haagvlakte waarin de kruising ligt (in dit geval een rotonde)
 - 's avonds en 's nachts worden de kruisingen (in dit geval een rotonde) opgelicht, terwijl de aansluitende wegen onverlicht zijn.

Indien er bijkomende keerbewegingen nodig zijn, dan kan dit opgevangen worden door een mini-rotonde, eventueel voorzien van beveiligde fietsoversteken (zie bijlage 3).



Fietssluis als veilige oversteek

Om overstekende fietsers (en voetgangers) te beveiligen worden oversteekbewegingen beperkt tot de rotondes en tot fietssluisen ter hoogte van noodzakelijke fietstrajecten. In de overige zones zijn oversteekbewegingen, omwille van doorstroming en verkeersveiligheid, niet toegelaten. Dit wordt ruimtelijk en fysisch benadrukt door de aaneengesloten groene haagstructuren langs de ringweg.

Om de oversteek buiten de rotondes op een veilige manier te laten verlopen worden ze vormgegeven als een fietssluis. De oversteekbaarheid wordt gegarandeerd door één oversteekbeweging per rijstrook te voorzien, onderbroken door een wachtruimte (sluis, bajonet) in het midden van de weg. Deze oversteeken kunnen, indien noodzakelijk, met verkeerslichten geregeld worden.

Doordat de fietssluisen op geregelde afstand tussen de rotondes zijn voorzien, hebben ze ook een snelheidremmend effect. Om het wegtraject en profiel begrijpbaar en leesbaar te maken voor de weggebruiker en voor de fietser en voetganger worden volgende ruimtelijke principes gehanteerd:

- Tussen de woonerven (gemengd verkeer – 30 km/u) liggen conflictvrije schakels (fietspaden), benadrukt door groenstructuren en voortuinzones. 's Avonds en 's nachts kunnen deze woonerven en fietspaden worden verlicht met lage verlichting (sociale veiligheid).
- Alle kruisingen (rotondes én fietssluisen) worden op dezelfde manier ruimtelijk aangekondigd en benadrukt:
 - via een overgang naar een 'open gebied', door het weglaten van boomaanplanten
 - door de overgang van een groene haagstructuur naar een rood/bruine haagvlakte waarin de kruising ligt (in dit geval een fietssluis)
 - 's avonds en 's nachts worden de kruisingen (in dit geval een fietssluis) opgelicht, terwijl de aansluitende wegen onverlicht zijn.



Ambitieniveau4 'doorstromen aan gematigde snelheid'

Om de doorstroming te garanderen worden potentiële conflictsituaties (oversteekbewegingen, links afslaand verkeer vanuit zijwegen en erfonthsluitingen) tot een minimum herleid.

Omwille van de leesbaarheid en herkenbaarheid van de ringweg en omwille van het residentiële karakter van de omgeving wordt de rijweg belijnd met structurerend groen. De groene haagaanplant met laanbeplanting geeft een aangenaam straatbeeld voor de weggebruiker en de omwonenden. Door de groenstructuur dicht bij de weg te voorzien ontstaat een soort groen tunneleffect dat snelheidsremmend werkt.

De rotondes en fietssluisen op geregelde afstand en de permanente aanwezigheid van groene wanden fungeren als snelheidsremmers.

Door een goede ruimtelijke en verkeerskundige dimensionering van deze snelheidsremmers zijn permanent hogere snelheden (90 km/u en hoger) niet haalbaar. Dergelijke snelheden dragen bovendien niet bij tot een betere doorstroming (studies tonen aan dat de maximale (theoretische) capaciteit op een rijweg gehaald wordt bij snelheden tussen 60 en 70 km/u).

De ontwerpssnelheid van de ringweg bedraagt dan ook 50 km/u (rekening houdend met verkeersveiligheid en aantal knooppunten).

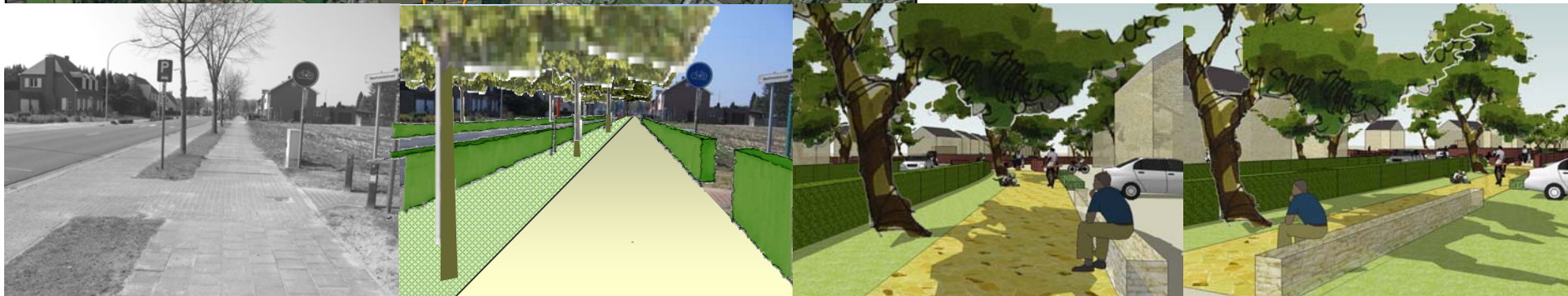




Ambitieniveau5 'van oprit naar woonerf'

Om doorstroming op de ringweg te garanderen wordt het (aanliggend) woonbestemmingsverkeer gescheiden van het doorgaand verkeer. Rechtstreekse individuele opritten worden gesupprimeerd. Om dit mogelijk te maken zijn ventwegen noodzakelijk. Aangezien de omgeving residentieel is, wordt de bestaande ruimte voor voet- en fietspad heringericht tot een zone die door fietsers, voetgangers en in functie van de ontsluiting van de aanliggende woningen gemengd kan gebruikt worden. De zwakke weggebruiker bepaalt de inrichting en snelheid (30 km/u). Doordat er een fysieke scheiding is met de ringweg, via een dichte haagstructuur, heeft deze ruimte ook potenties als verblijfsruimte. Aangezien het gemotoriseerd verkeer ondergeschikt is aan het verblijven, fietsen en wandelen wordt de ruimte gezien als een woonerf. De breedte ervan bedraagt ongeveer 2,8 m. Een aantal bestaande opritten moeten mogelijk lichtjes aangepast worden op eigen perceel om in- en uitrijden mogelijk te maken.

Tussen de verharding van het woonerf en de ringweg ligt een groenstrook (2,5 m), bestaande uit een groene haagstructuur, gazonaanplant en laanbeplanting. De groene haagstructuur vormt een visueel en fysiek scherm, de gazonaanplant refereert naar de voortuinzone en de laanbeplanting verzorgt een groene ruimtelijke begrenzing tussen de ring (doorgaand verkeer) en de woningen. De groenstrook geeft de weggebruiker en de omwonenden een aantrekkelijk straatbeeld. Langsparkeren in het woonerf kan onder bepaalde voorwaarden (zie ambitieniveau 1).





Ambitieniveau6 'van invalsweg naar woonstraat'

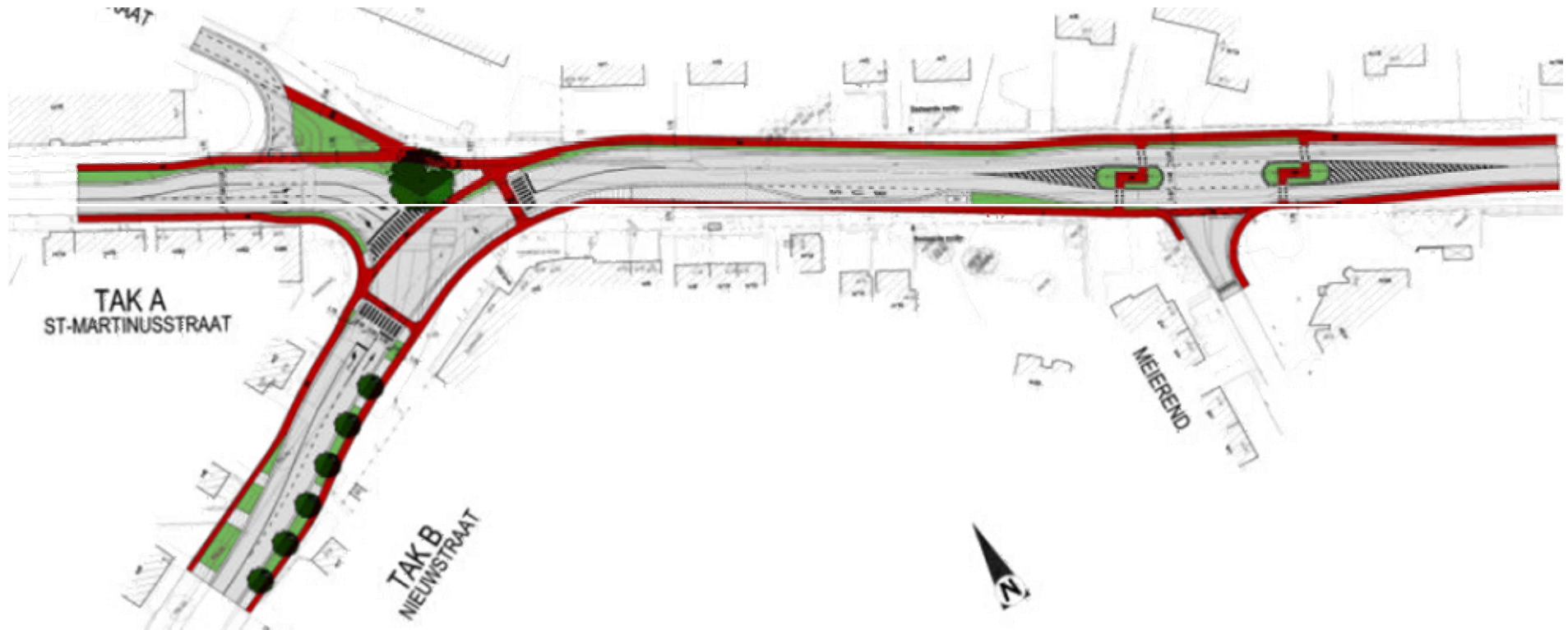
De ringweg wordt doorgetrokken en heringericht om het centrum te vrijwaren van doorgaand verkeer. Door de herinrichting van de ring, uitgaande van vermelde gewenste ontsluitingsstructuur en volgens bovenstaande inrichtingsprincipes en ambitieniveaus, krijgen de bestaande invalwegen binnen het centrumgebied de rol van lokale centrumontsluitingswegen in functie van bestemmingsverkeer toebedeeld.

Om de ringweggebruiker dit duidelijk te maken, is het noodzakelijk dat deze wegen ook heringericht worden en een aangepast dwarsprofiel krijgen.

De aansluiting van deze wegen op de rotonde is van ondergeschikt niveau, benadrukt door de laagstructuren, smaller wegprofiel, groenvoorzieningen in de woonstraat, signalisatie,... .

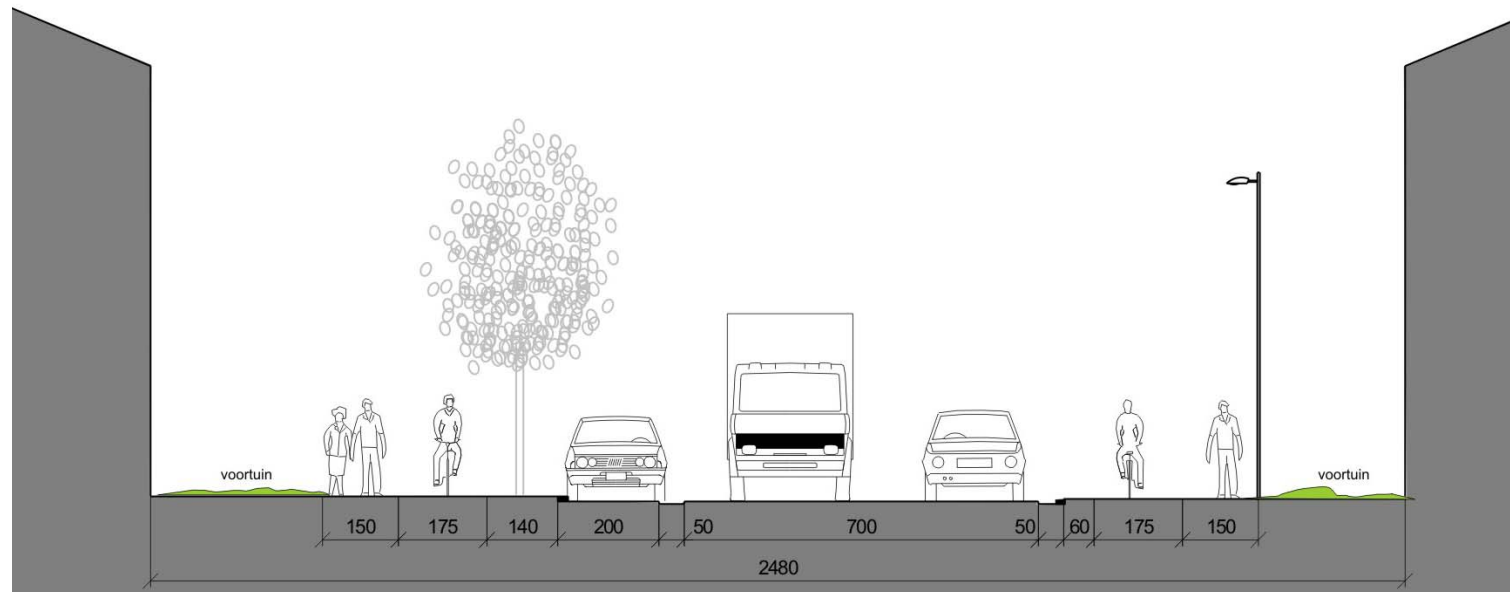
6 Bijlage

6.1 Bijlage 1: heraanleg kruispunt Molsebaan-N18/Sint-Martinusstraat/Nieuwstraat – TV3V

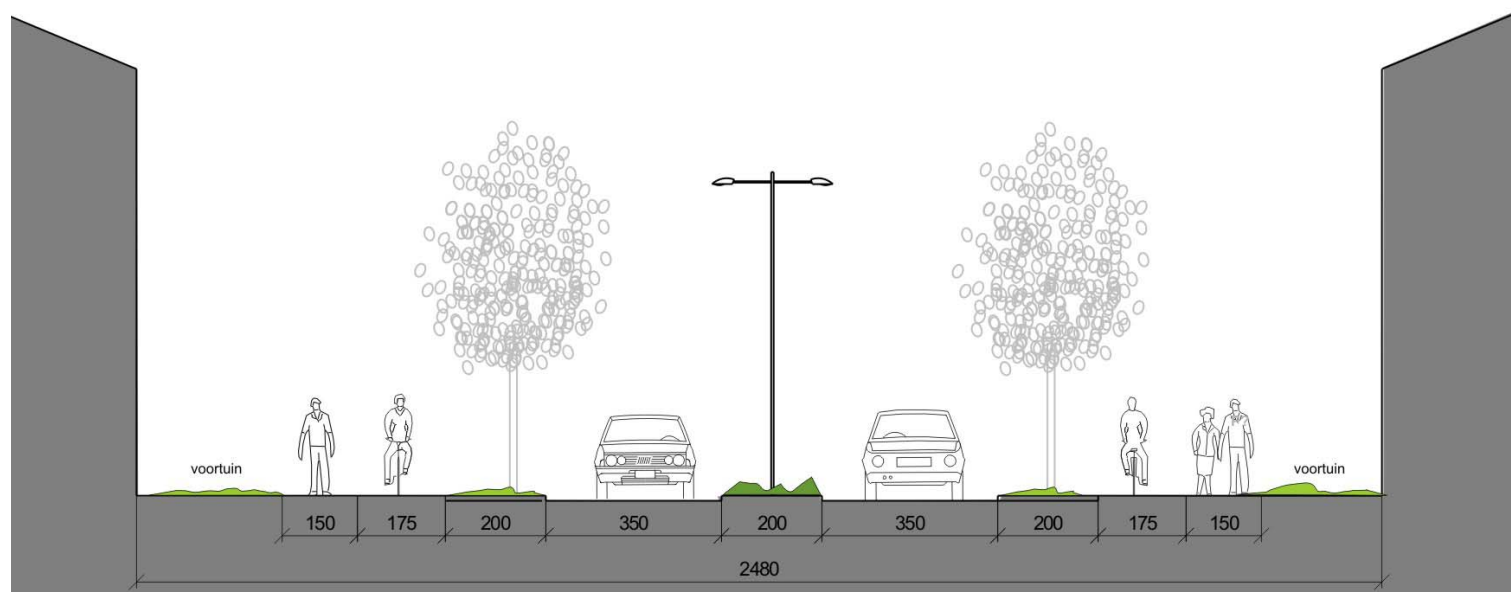


6.2 Bijlage 2: typeprofielen volgens de Mobiliteitstudie N118

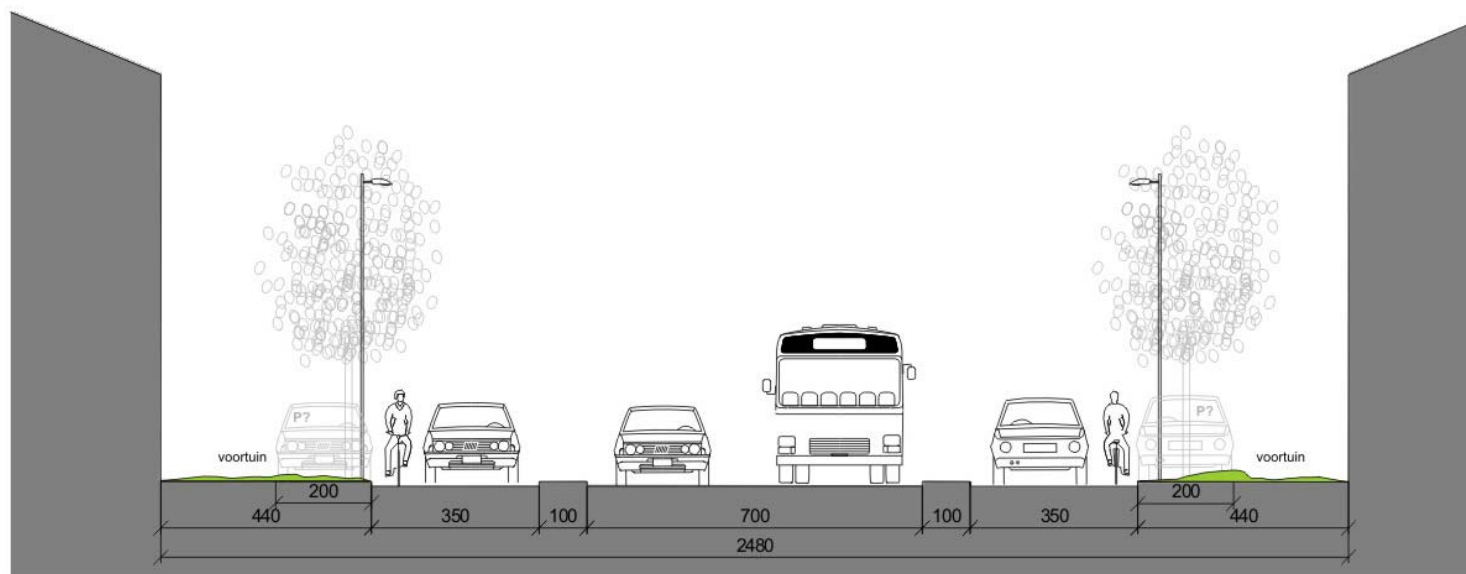
Typeprofiel 1: herprofilering bestaand wegprofiel



Typeprofiel 2: profiel met middengeleider

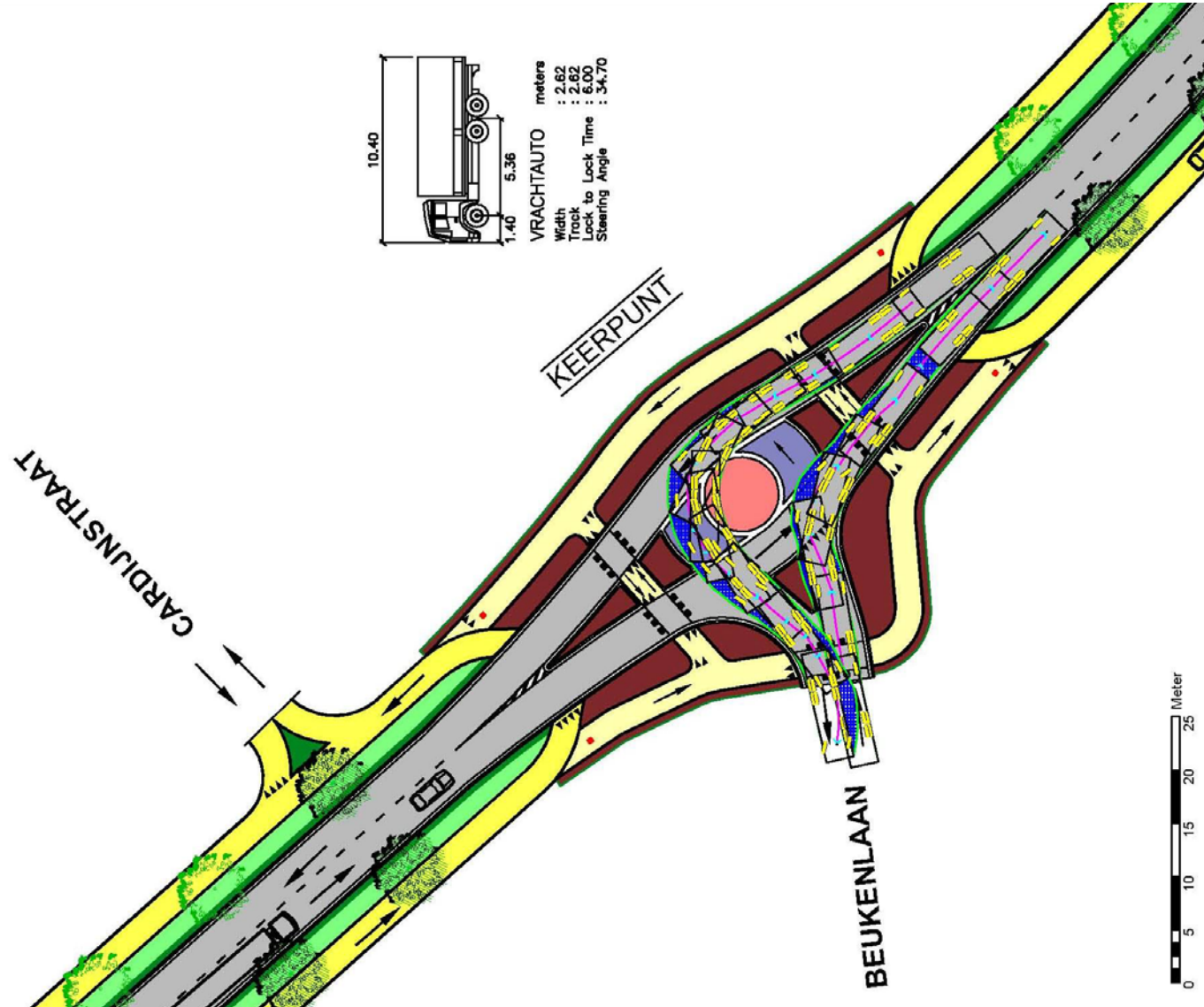


Typeprofiel3: profiel met ventwegen

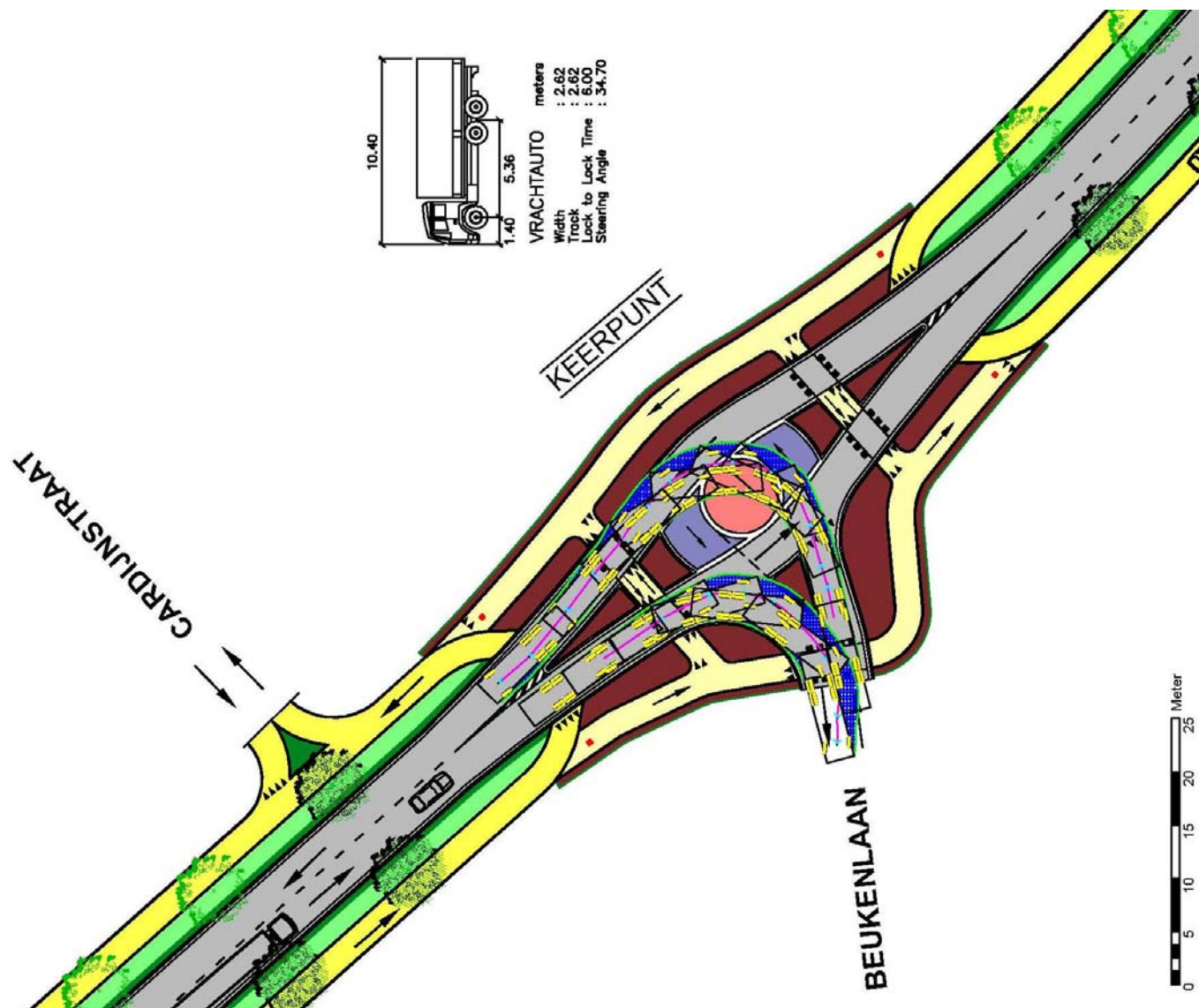


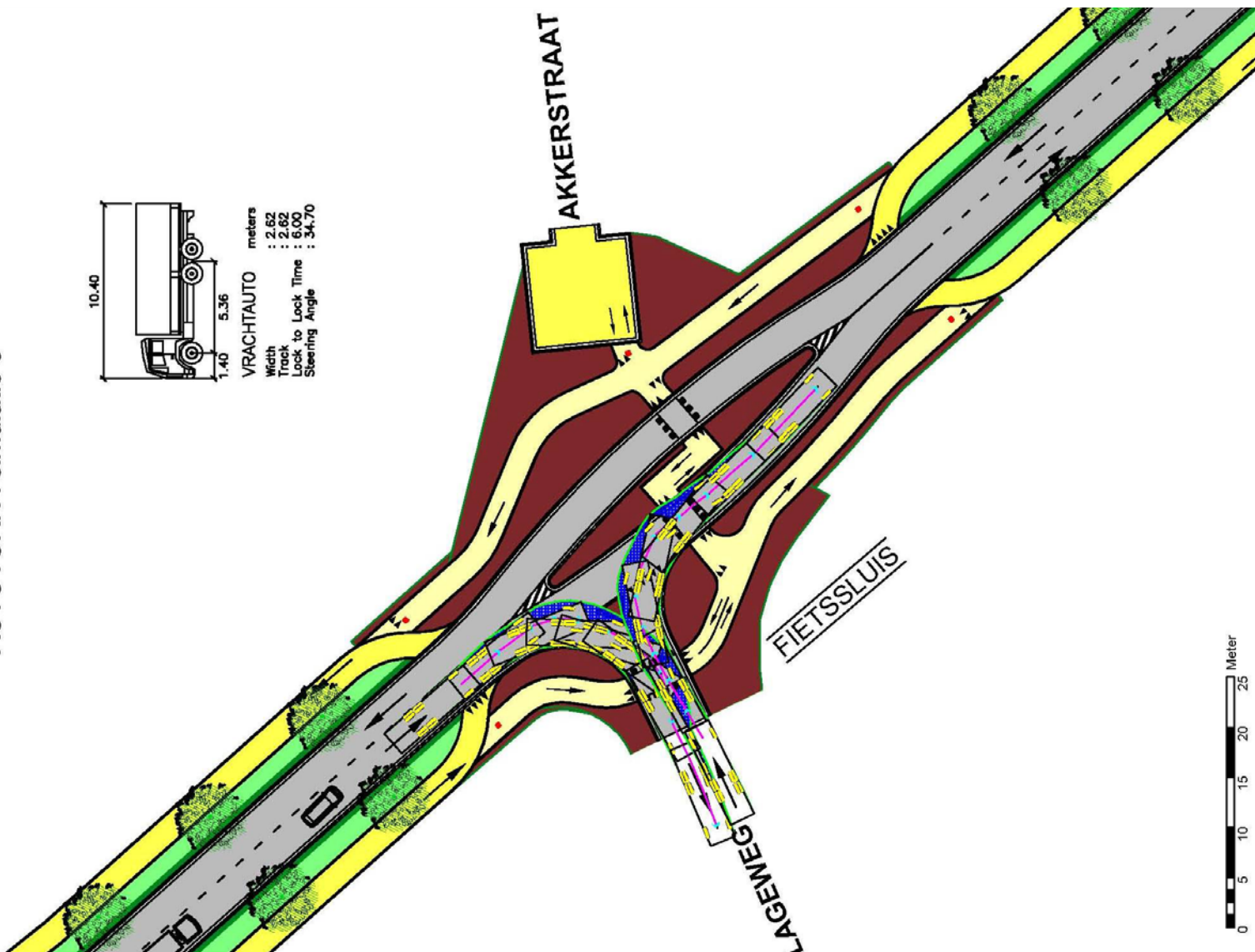
6.3 Bijlage 3: simulaties

Het doel van de simulaties, op basis van vrachtauto's, is het aantonen dat afslaande bewegingen en draaibewegingen mogelijk zijn voor zowel autoverkeer als voor specifieke voertuigen zoals vuilniswagens, brandweerwagens, ... Het is geenszins de bedoeling doorgaand vrachtverkeer op lokale wegen toe te laten.

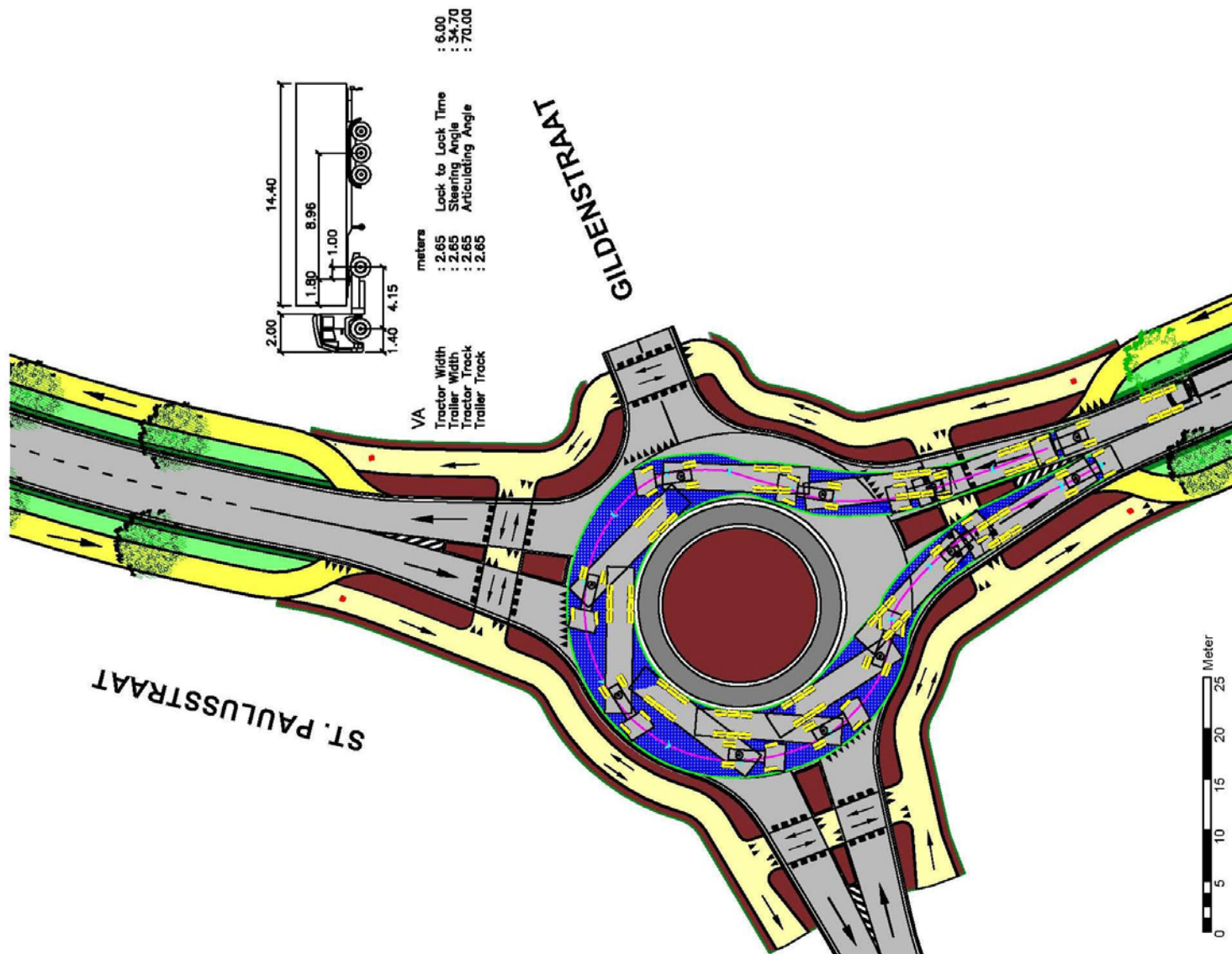


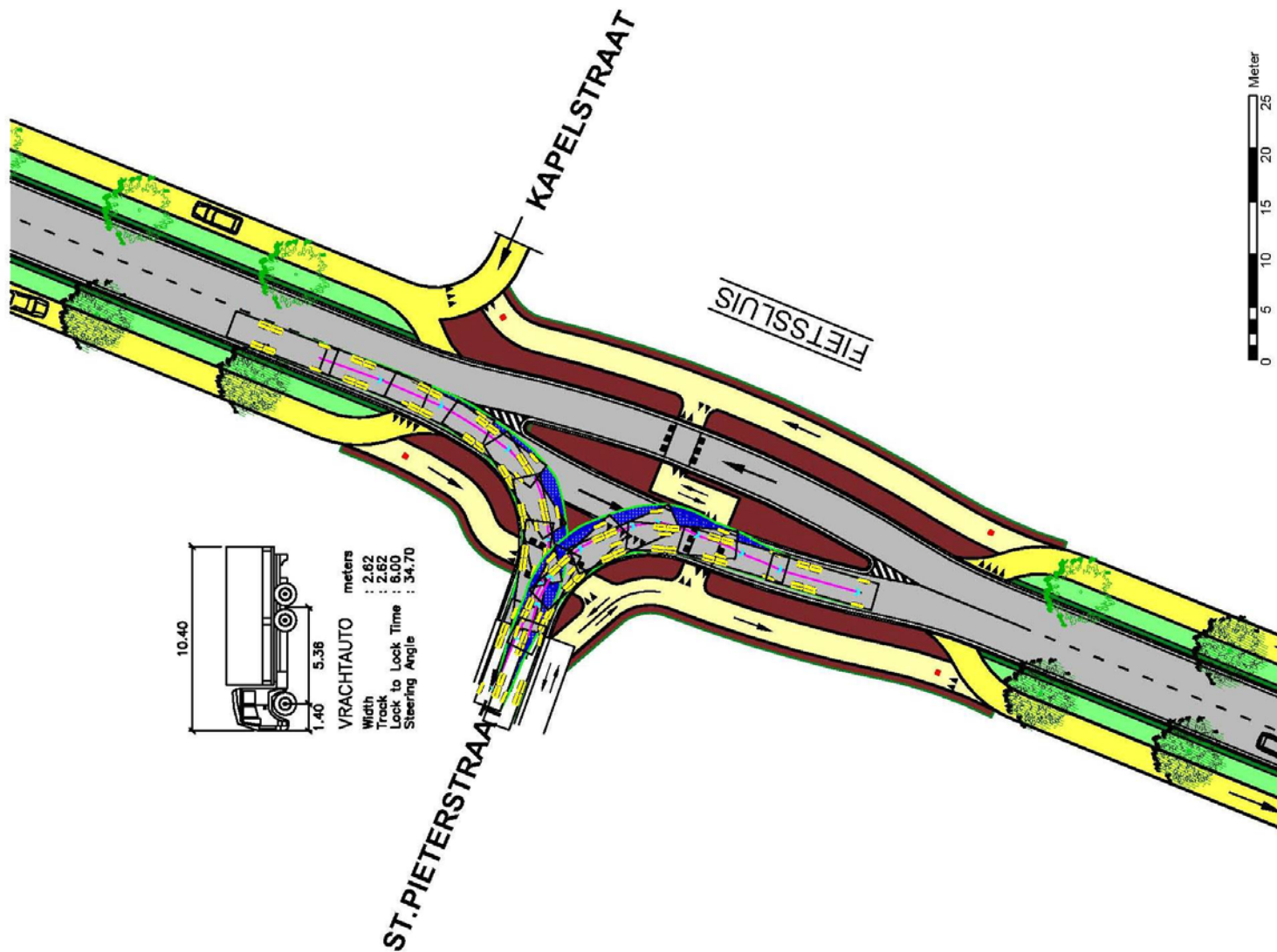
AUTOTURN : simulatie 2

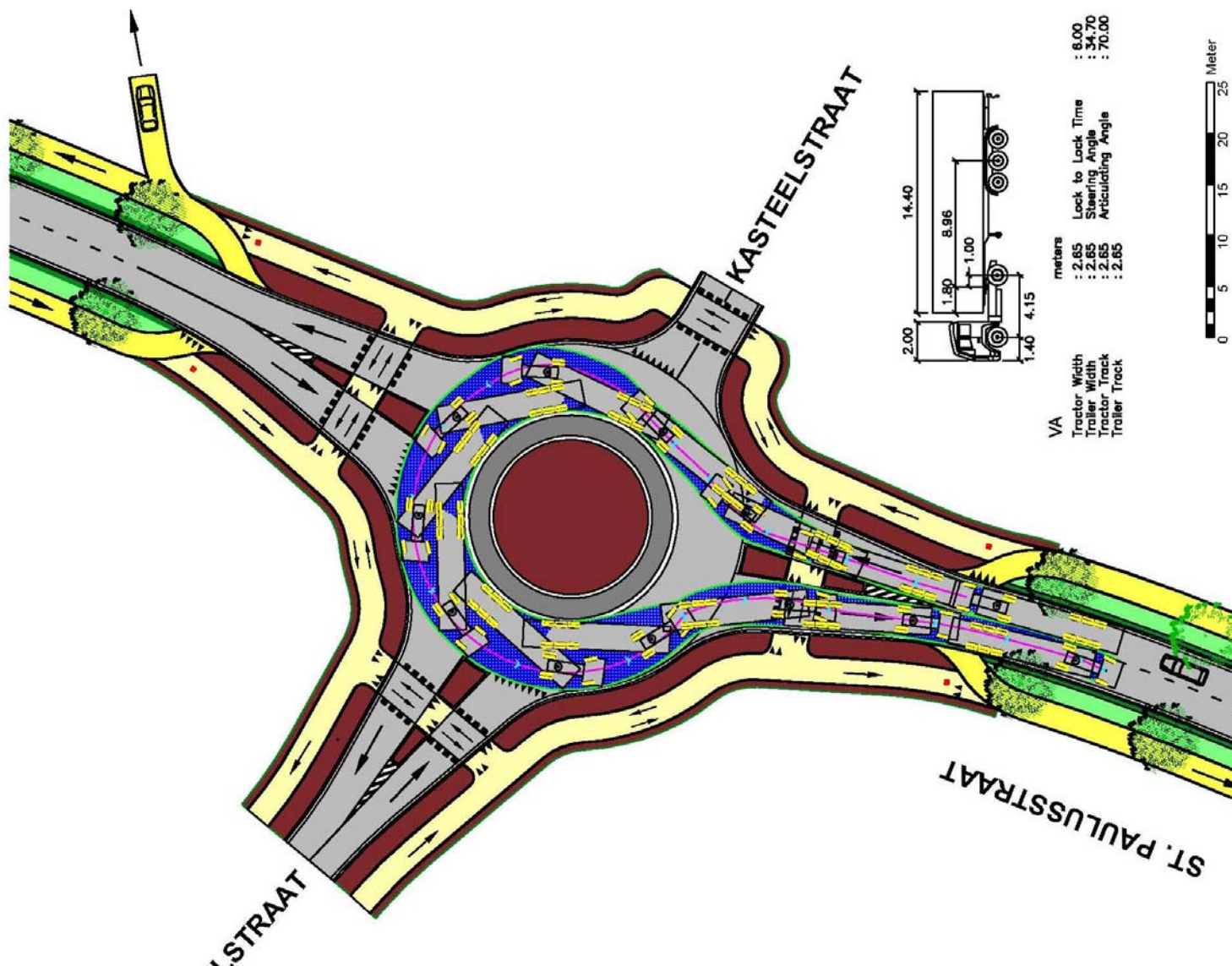


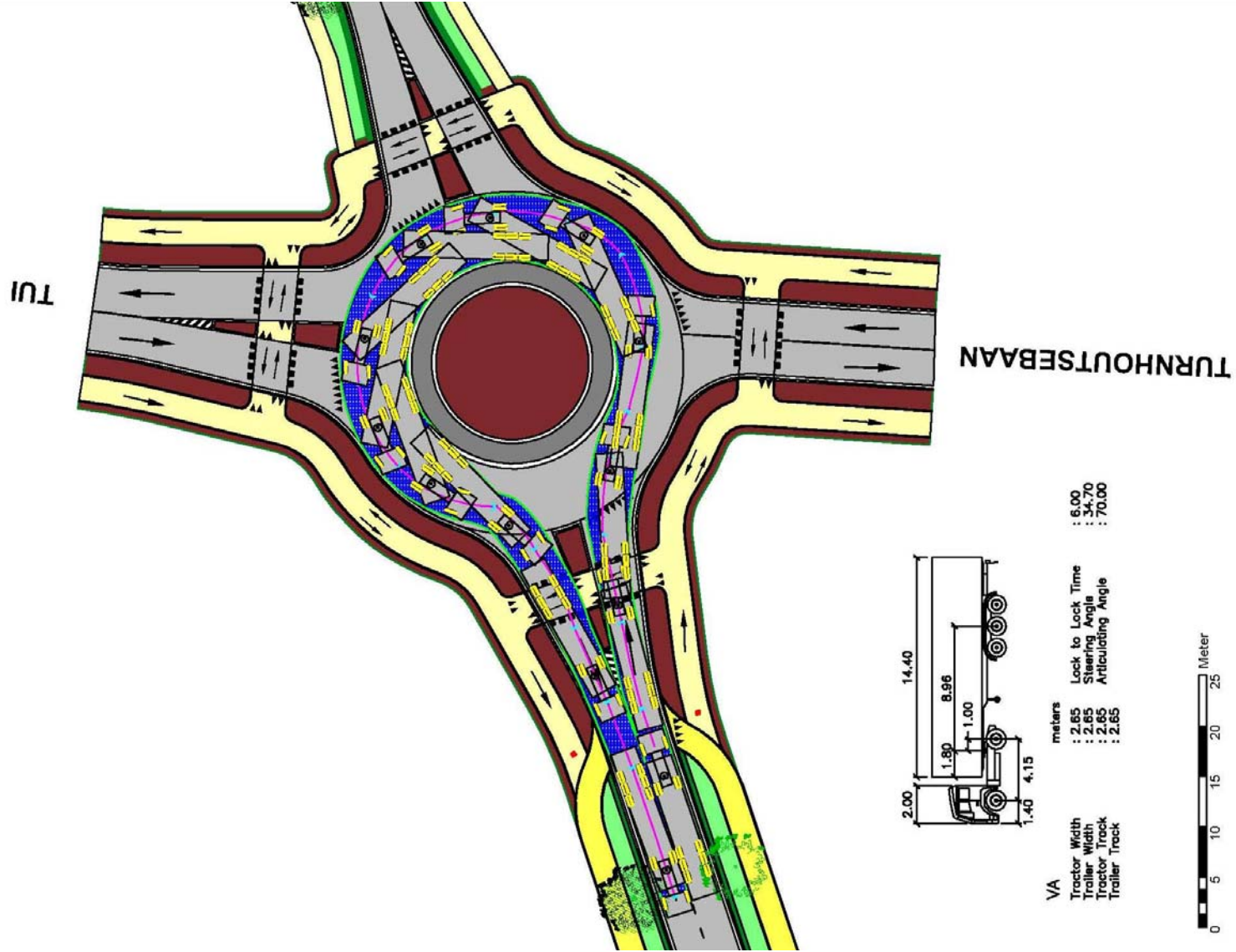


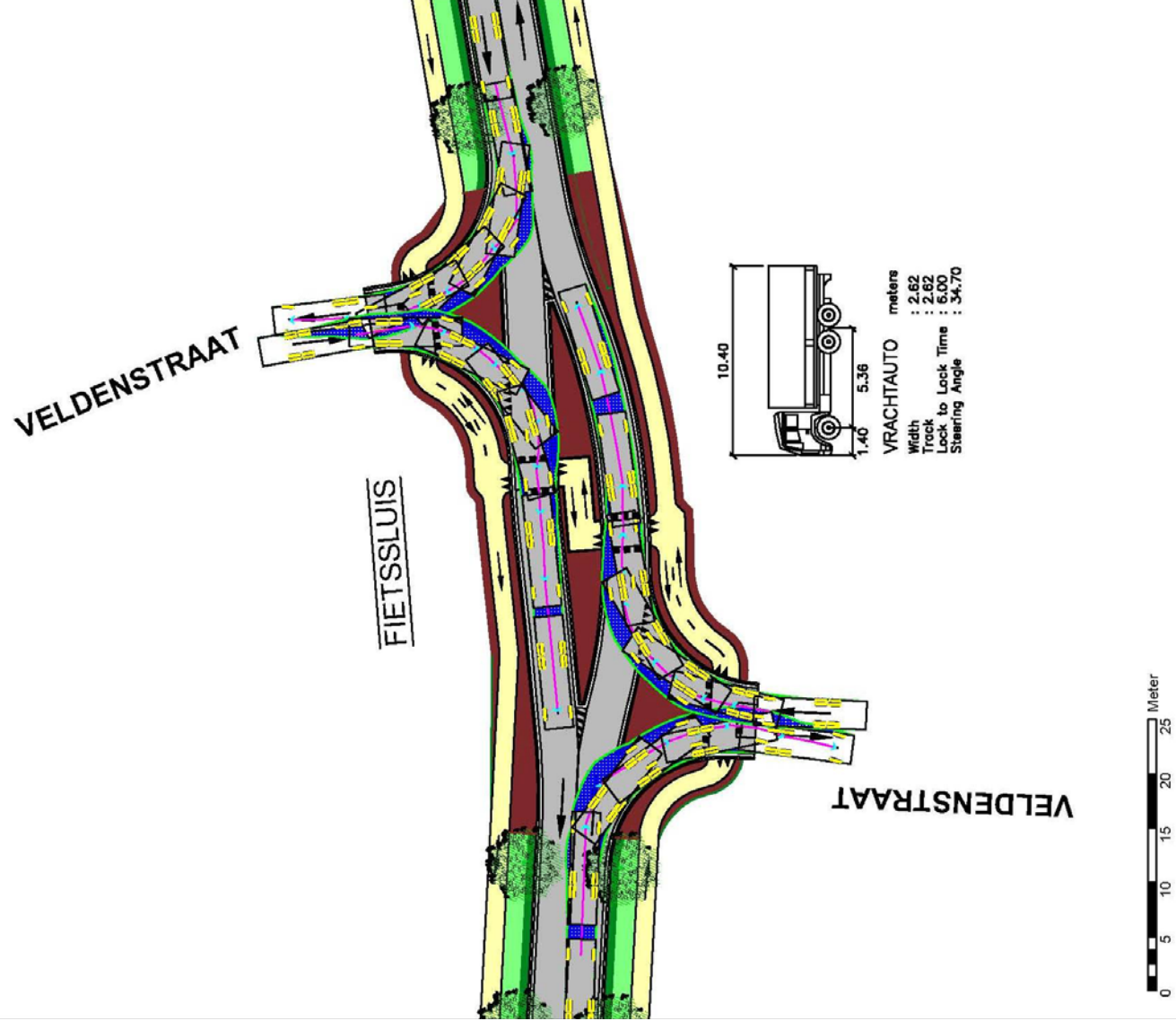
AUTOTURN : simulatie 4

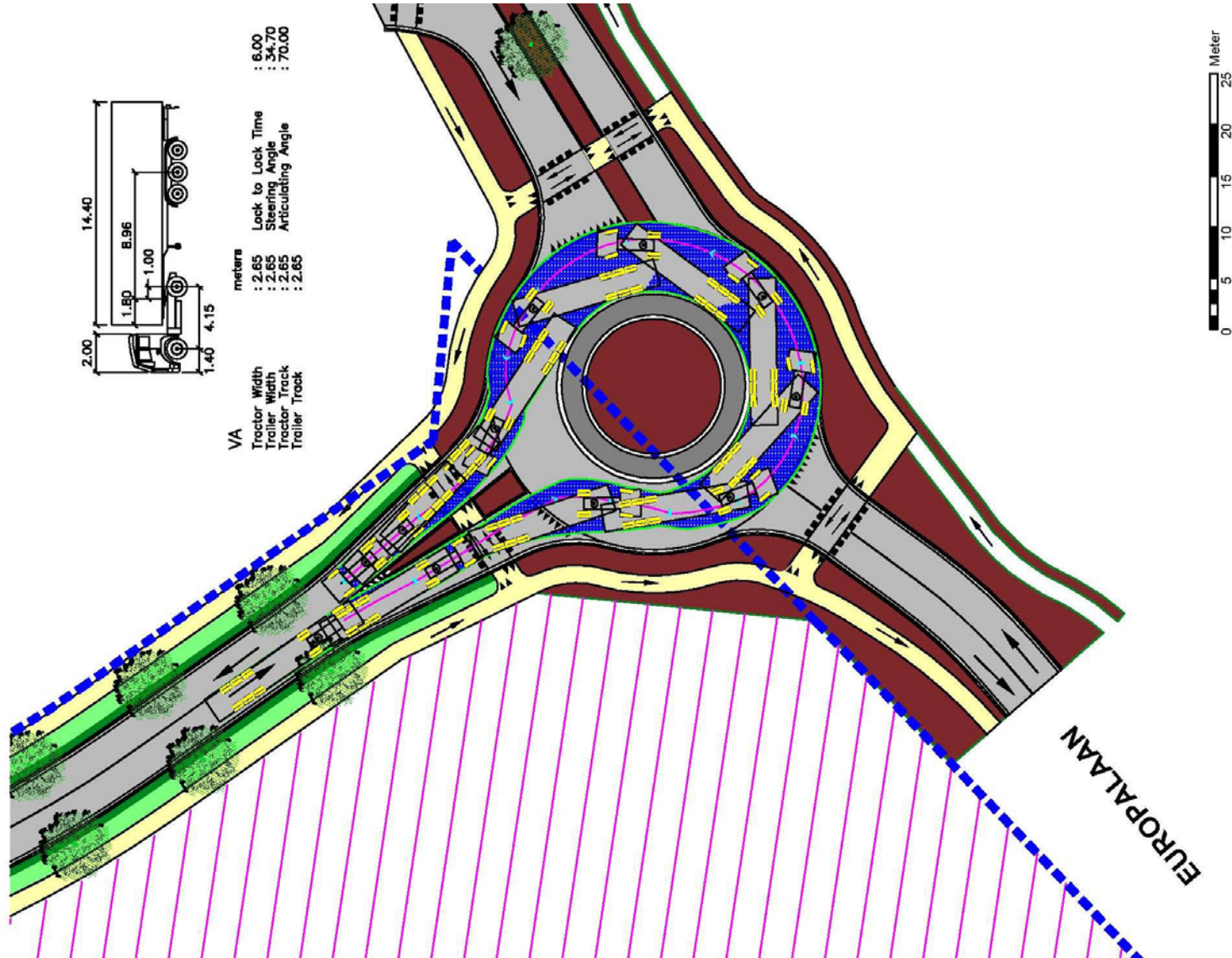












5 **Bijlage 5: PAC 25-02-2010**

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE ANTWERPEN

ADVIES VAN DE AUDITOR

Gemeente	RETIE
Onderwerp	Pré-startnota Ringweg
Datum	25 februari 2010

Procedure project

Mobiliteitsplan	Projectnummer (historia)	Startnota	Projectnota	Koepelmodule
Sneltoets: PAC 25/03/2010	?	(25/2/2010)	-	-

1 Aanwezigheidslijst

Zie bijlage

2 Situering van de bespreking

Het project en het procesverloop worden toegelicht door ontwerper en de vertegenwoordigers van de gemeente en de provincie.

De basis voor het bestuderen van het voorgelegde project werd gelegd in de mobiliteitsstudie van de N118 tussen Geel en Retie die door de dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen werd opgemaakt in functie van de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol.

De voorgelegde studie is het resultaat van het engagement van de provincie Antwerpen vervat in het protocol dat goedgekeurd werd in de Bestendige Deputatie van 6/11/2008. Het voorontwerp werd opgemaakt in nauw overleg met de gemeente en het AWV-A.

3 Bespreking

Volgende elementen uit de bespreking van de verantwoordingsnota zijn van belang voor het vervolgtraject:

- De nota toont duidelijk aan dat terdege rekening werd gehouden met het gevaar op maasverkleining. De voorgestelde inrichtingsprincipes en het snelheidsregime van 50 km/u passen binnen de uitwerking van de ringweg als secundaire weg als onderdeel van de tot secundaire weg II op te waarderen N18. Zodoende wordt hij zeker niet uitgewerkt als een mogelijke 'concurrerende' verbinding voor de Kempense noord - zuid.
- Het projectvoorstel gaat uit van een partiële herziening van het Ruimtelijk Structuurplan provincie Antwerpen waarbij een hercategorisering van de N118 (upgrading tot secundaire II) en N18 (downgrading tot secundaire III) is opgenomen.
- De herinrichting van de bestaande doortocht zal gekaderd worden binnen het op te maken 'masterplan centrum' , inclusief beeldkwaliteitplan dat door de gemeente in samenwerking met de Vlaamse Bouwmeester wordt opgemaakt.

4 Afsluitende bemerkingen en suggesties van de auditor

Het gaat om een zeer goed onderbouwd projectconcept. De basis voor de planologische kadering op meso-schaal werd gelegd in de studie van de N118. De uitwerking van het verkozen concept op basis van de integratie verkeerskundige en ruimtelijke concepten leidt tot een gedegen ontwerpvoorstel. Bij de verder uitwerking zou explicieter rekening kunnen gehouden worden met het STOP principe (integreren van een visie op de oversteekbaarheid op basis van wenselijk voetgangersroutes van en naar het centrum die de ringweg dwarsen) en met de stedenbouwkundige micro-omgeving (randfuncties en –activiteiten).

Uit het procesverloop blijkt een stevig politiek draagvlak lokaal (gemeentebestuur) zowel als bovenlokaal (provinciebestuur). Aan een breder maatschappelijk draagvlak (bewoners, belanghebbenden bij een betere ontsluiting van Retie) dient nog verder gewerkt te worden.

De nota is zeer leesbaar en verzorgd opgemaakt.

5 Advies

De voorgelegde verantwoordingsnota toont aan dat het project voor de ringweg Retie conform de principes van het mobiliteitsconvenant is opgevat. Het concept voor de ringweg vervat in de nota is van een hoogwaardige kwaliteit en getuigt van een visie op duurzame mobiliteitsontwikkeling, zowel op het lokale als bovenlokale niveau.

6 Verdere procedure

De verantwoordingsnota kan als referentiekader gehanteerd worden voor de opmaak van de start- en projectnota voor een module 2 project voor de ringweg. De visie op de ringweg dient verder getoetst op het draagvlak bij belanghebbenden en de GBC en conform de convenantbepalingen aangevuld te worden met een visie op de herinrichting van de vroegere doortocht met als doel de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de multimodale bereikbaarheid in het centrum van Retie te

verbeteren. Daartoe dient een koppeling te gebeuren met i.s.m. de Vlaamse
Bouwmeester op te maken 'masterplan centrum'.

Antwerpen, 9 maart 2010

Voor advies,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

de projectauditor,
Dirk Lauwers

Onderwerp: Reële me-stankende Rondweg (module 2)

[illegible]

6 Bijlage 6: Masterplan / beeldkwaliteitsplan kern van Retie (deel 2: van visie naar ontwerp)

HUISSTIJL OP MAAT

masterplan/beeldkwaliteitsplan, kern van Retie

Deel 2: van visie naar ontwerp

september 2010



COLOFON



BRUT architecture and urban design cvba

Dansaert Centrum
Aalsstraat 7-11
1000 Brussel
tel +32 (0)2 213 37 48
info@brut-web.be
www.brut-web.be
projectverantwoordelijke: Francis De Wolf
in samenwerking met: Gunther Slagmeulder, Vincent Van Den Broucke



LAND landschapsarchitecten

Borgerhoutsestraat 22/05
2018 Antwerpen
tel +32 (0)3 238 00 42
mail@landschapsarchitect.be
www.landschapsarchitect.be
projectverantwoordelijke: Koen Hauspy
in samenwerking met: Jos Willemsen



MINT nv

Hendrik Consciencestraat 1b
2800 Mechelen
tel +32 (0)15 560 420
mint@mintnv.be
www.mintnv.be
projectverantwoordelijke: Conrad De Poortere
in samenwerking met: Emma Desmedt, Sören Schippers



O2 Consult

Sint Elisabethstraat 38a
2060 Antwerpen
+32 (0)3 270 16 05
luk.janssen@o2consult.be
www.o2consult.be
projectverantwoordelijke: Luk Janssen

HUISSTIJL OP MAAT

masterplan/beeldkwaliteitsplan, kern van Retie

Deel 2: van visie naar ontwerp

september 2010

1. STRATEN EN PLEINEN **p8**

- Categorisering en profielen p8
- Totaalplan p40
- De Markt p46
- De Vest p52
- Nederstraat/Pastoor De Vochtplein p58
- Elementen van beeldkwaliteit p64

2. 4 BOUWBLOKKEN **p76**

- Algemeen p76
- Bouwblok Gemeentepark p80
- Bouwblok De Vest p90
- Zoom op Delhaize p98
- Het Klein Neetje in het centrum p104

3. RESULTATEN INSPRAAK **p122**

- Klankbordgroep 3 p122
- Klankbordgroep 4 p124
- Inspraaktentoonstelling 26 September p126

INHOUD

Van visie naar ontwerp

In dit tweede deel van het proces gaan we de krachtlijnen, zoals we die in het eerste deel hebben gedefinieerd, verder in detail bekijken. We gaan testen hoe we deze algemene principes in de ruimte kunnen gaan realiseren. We doen dit aan de hand van ontwerpend onderzoek. Dit is een iteratief project waarin we testen en aanpassen. Het resultaat is geen 'af' project, maar een mogelijke concrete uitwerking van de abstracte krachtlijnen.

In het eerste deel gaan we in op de publieke ruimte van straten en pleinen. Reeds in de eerste fase hadden we een categorisering van de straten voorgesteld. Deze wordt in deze fase lichtjes aangepast en voor elke categorie stellen we een aangepast profiel voor. We gaan ook in op de herinrichting van een aantal belangrijke pleinen in de kern.

In het tweede deel onderzoeken we de toekomstige ontwikkeling van de 4 noordelijke bouwblokken in de kern van Retie. Deze hebben belangrijke potenties die we in mogelijke toekomstige ontwikkelingsscenario's sterker naar boven willen laten komen.

Ook in deze tweede fase plannen we een breed communicatiemoment. Gekoppeld aan de Krikkraak feesten zullen we onze plannen voorstellen in een kraampje op de Markt van Retie. Bezoekers kunnen opmerkingen en ideeën achterlaten. Een synthese van alle opmerkingen die we hebben verzameld tijdens deze fase wordt opgenomen op het einde van dit document.

masterplan/beeldkwaliteitsplan, kern van Retie

1. STRATEN EN PLEINEN



afbakening van de verschillende profielen op een overzichtskaart

CENTRUMGEBIED

CENTRUMSTRATEN

AANLOOPSTRATEN

1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

CATEGORISERING EN PROFIELEN



afbakening van het projectgebied 'straten en pleinen' binnen de kern van retie

Afbakening

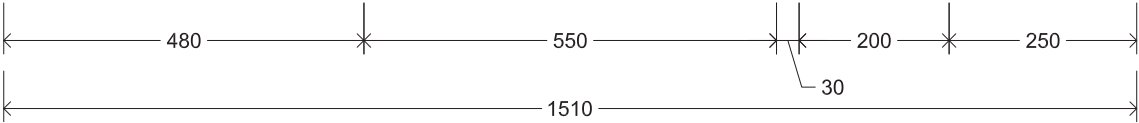
In dit eerste hoofdstuk zullen we ingaan op de primaire publieke ruimte van Retie. Dit zijn de straten en de belangrijkste pleinen. Op de kaart hiernaast worden deze afgebakend.

Reeds in de wedstrijdphase en in de vorige fase werd een categorisering van de straten in de kern van Retie voorgesteld. Hier bouwen we grotendeels op voort. Toch willen we, omwille van nieuwe inzichten, een aantal kleine nuances aanbrengen. Deze zijn weergegeven op het schema op de pagina hiernaast. We hebben het centrumgebied een stuk verkleind. Oorspronkelijk was de volledige Peperstraat hier mee in opgenomen. Nu bestaat het centrumgebied enkel uit de Passtraat, de Markt, en het eerste stukje Kloosterstraat. Dit is volgens ons een centrumgebied op schaal van Retie dat de belangrijkste punten met elkaar verbindt. De Peperstraat wordt opgenomen in de centrumstraten die samen met het centrumgebied het centrum van Retie afbakenen. Tenslotte zijn er nog de aanloopstraten. Dit zijn de radiale wegen buiten het centrum, maar binnen de ring.

We zullen nu elk van deze categorieën een profiel toekennen.

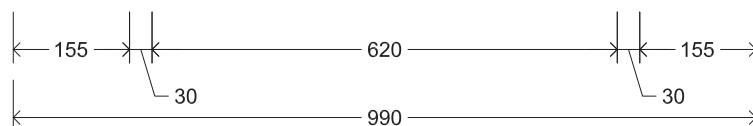
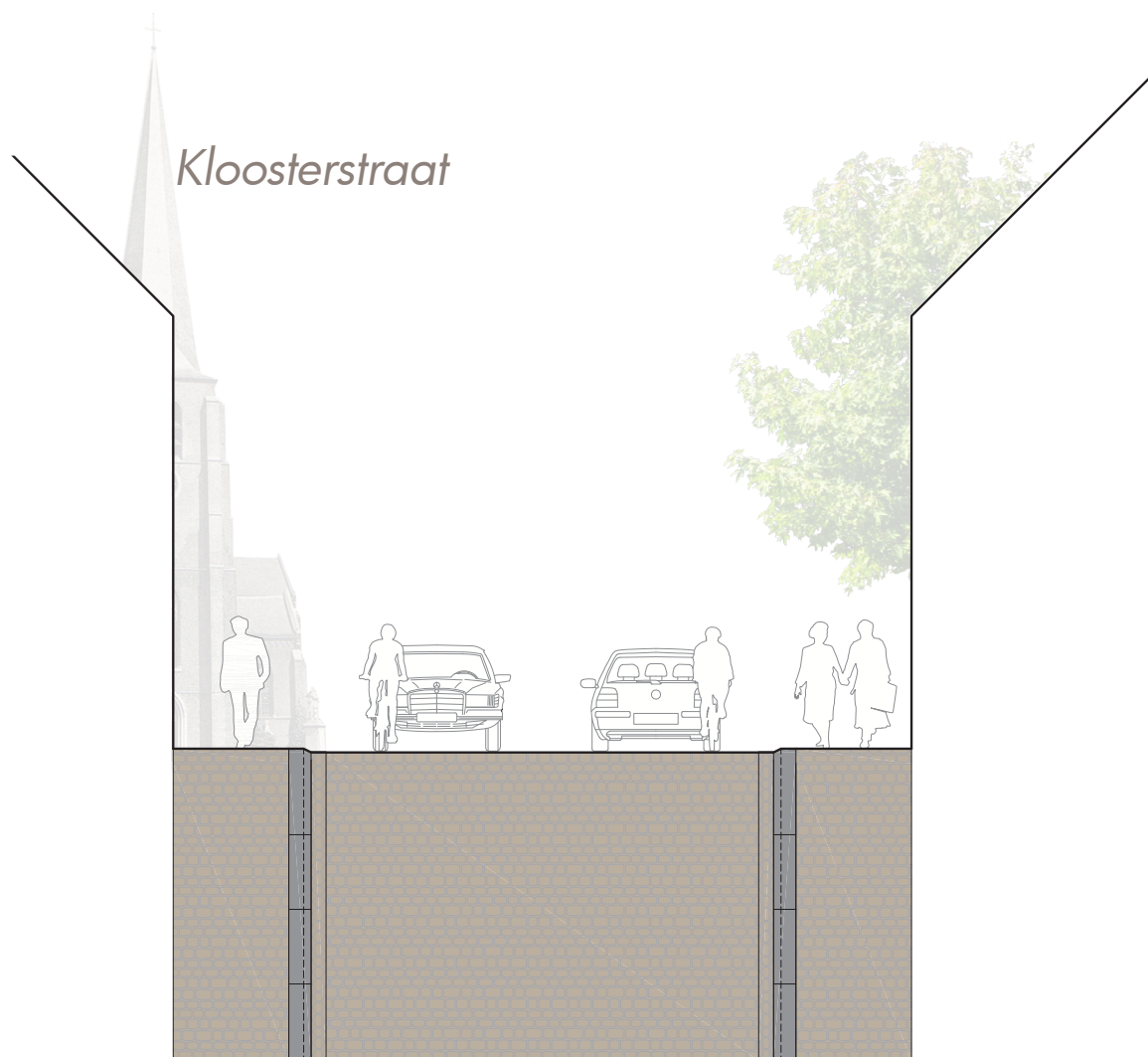


CENTRUMGEBIED



1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

CATEGORISERING EN PROFIELEN



Passtraat

In het centrumgebied werken we zoveel mogelijk met één hoogwaardig materiaal van gevel tot gevel. We proberen ook zoveel mogelijk alles op gelijk niveau uit te werken zodat dit centrumgebied als één groot plein zal kunnen gaan werken.

Zeker de Passtraat zien we als een belangrijke uitbreiding van de markt. Zo worden de Vest en de Markt aan elkaar gekoppeld. In de Passtraat voorzien we een aanleg op één niveau waarbij enkel de goot een aanduiding van de rijweg geeft. De parkeerplaatsen worden zoals in de hele kern met een specifiek materiaal aangegeven.

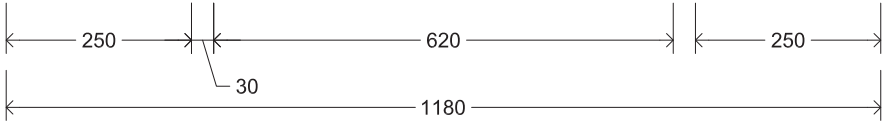
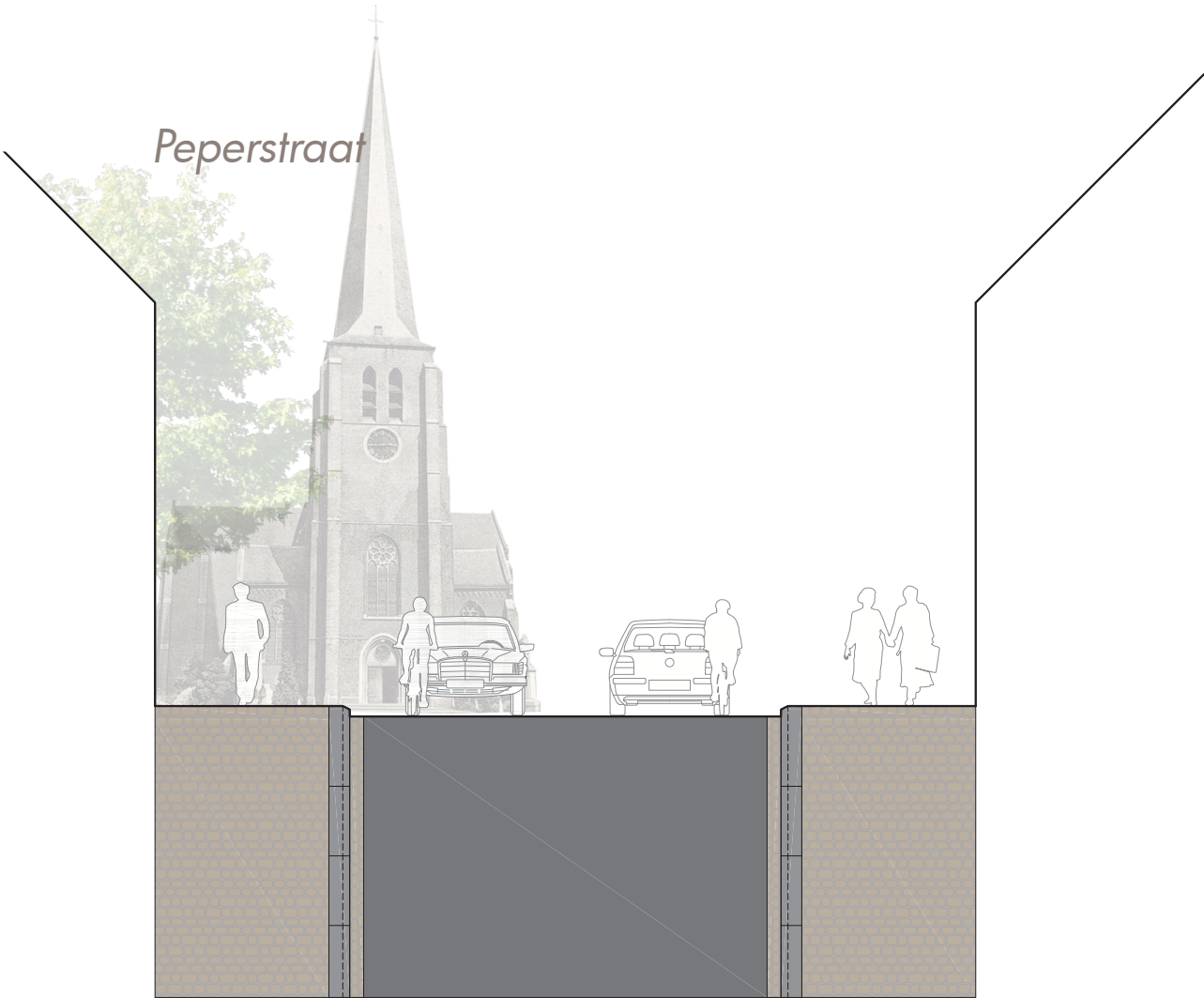
Kloosterstraat

Het eerste deel van de Kloosterstraat maakt ook deel uit van het centrumgebied. Hier voorzien we wel nog een beperkt niveauverschil tussen rijweg en voetpad, met een afgeschuide boordsteen. Dit geldt trouwens ook voor de verbinding tussen Peperstraat en Sint-Martinusstraat over de markt.

De aanleg die we voorstellen voor het centrumgebied houdt rekening met alle mogelijke mobiliteitsscenario's. Een beslissing op mobiliteitsniveau hoeft dus geen verregaande gevolgen voor de aanleg van de publieke ruimte te hebben.



CENTRUMSTRATEN



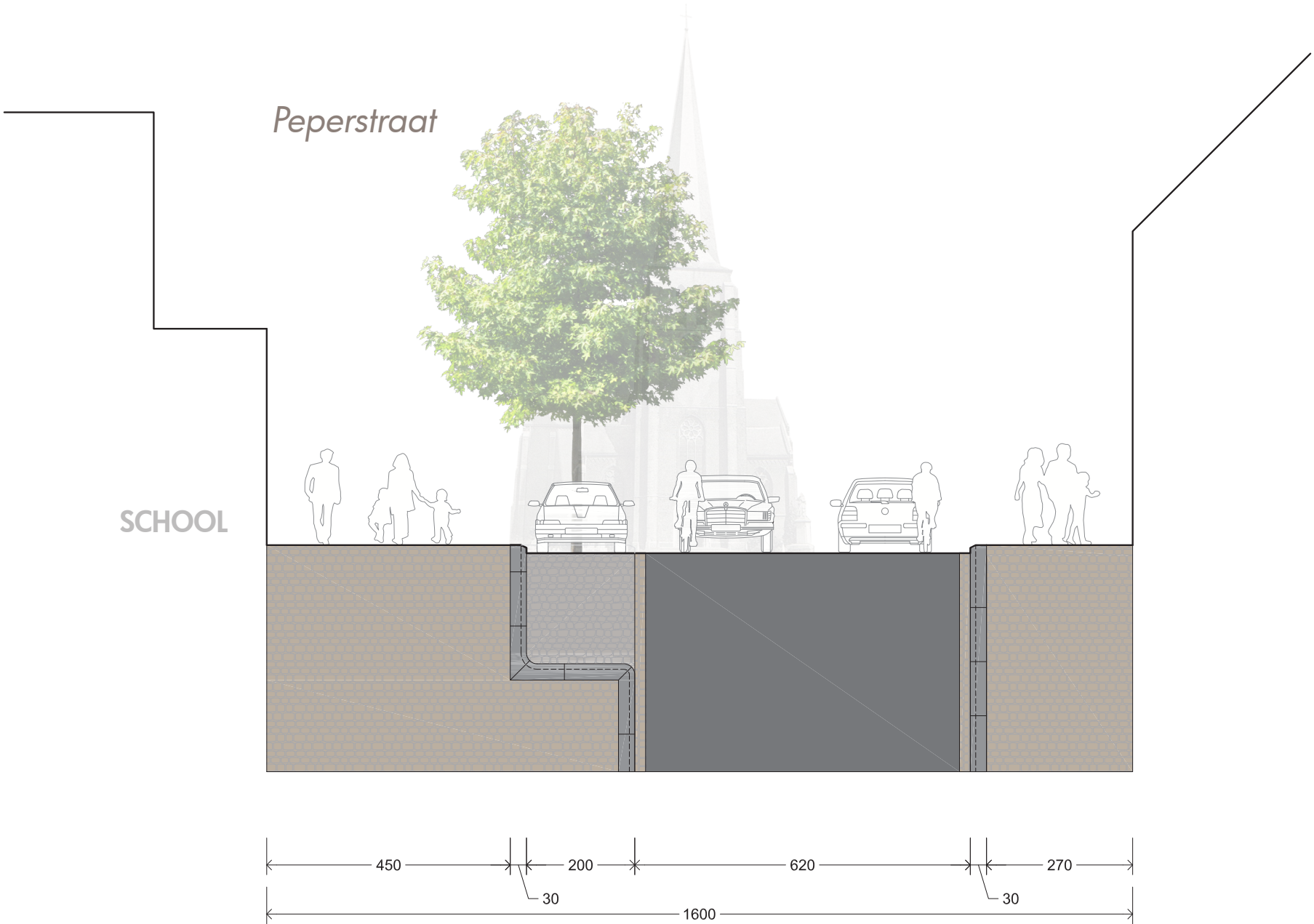
1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

CATEGORISERING EN PROFIELEN

Peperstraat

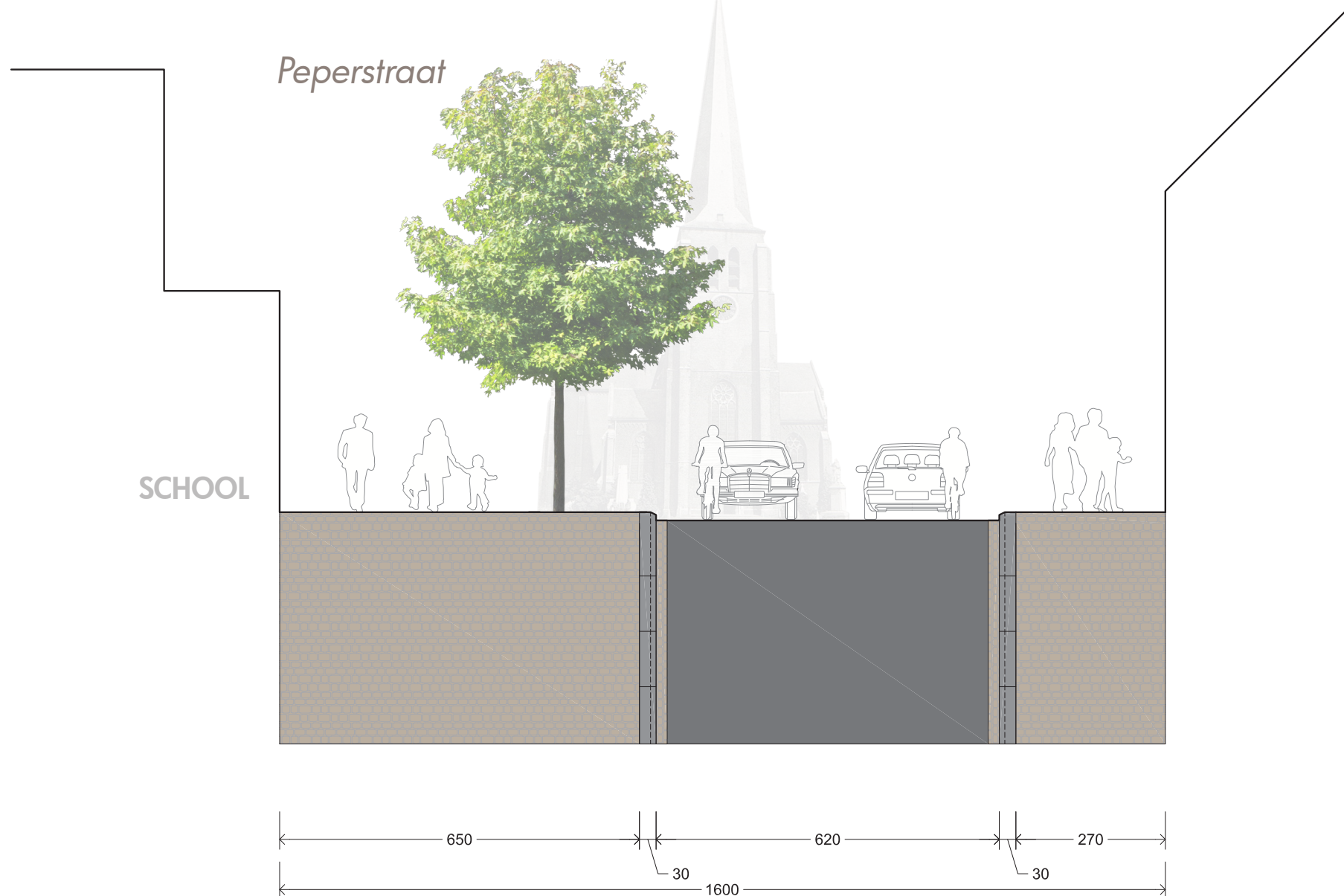
De Peperstraat is het eerste voorbeeld van een centrumstraat. In de centrumstraten gebruiken we nog altijd het zelfde hoogwaardige materiaal voor de voetpaden, aansluitend op het centrumgebied. De rijweg zelf wordt echter gewoon in asfalt aangelegd. Het niveauverschil tussen voetpad en rijweg wordt afgebakend door dezelfde boordsteen. Ook het detail van de goot, zoals in het centrumgebied wordt doorgetrokken. Er is geen apart fietspad aangezien de fietsers in de centrumstraten op de rijweg fietsen.

Ter hoogte van de school verbreedt de Peperstraat. Hier kunnen we een aantal langse parkeerplaatsen in het profiel verwerken. Ter hoogte van de ingang van de school zouden we deze parkeerrij wel willen onderbreken zodat er een echt voorplein voor de school kan ontstaan. Dit willen we markeren door het plaatsen van een aantal solitaire bomen. Deze profielen zijn op de volgende bladzijde weergegeven.



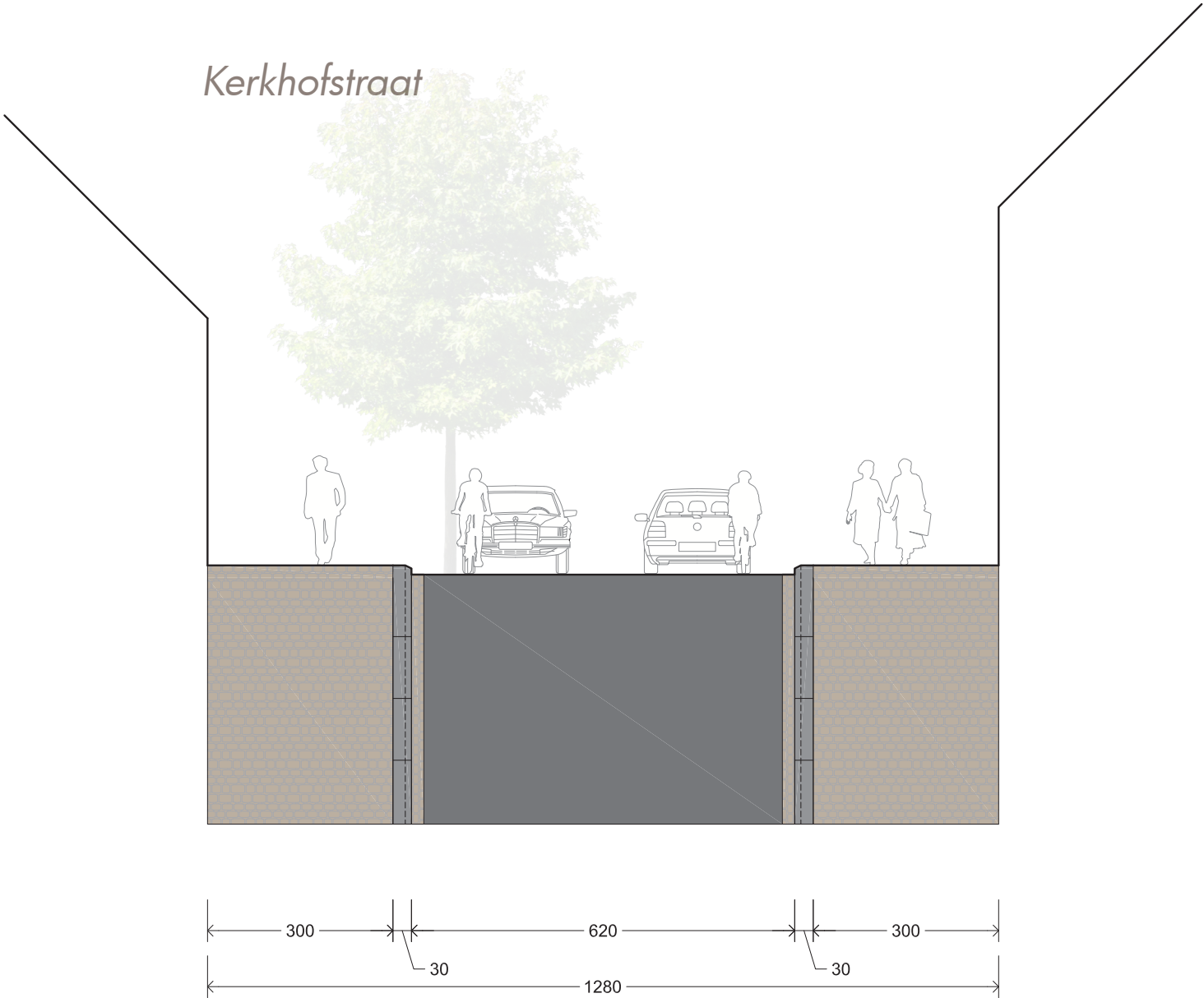
1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

CATEGORISERING EN PROFIELEN





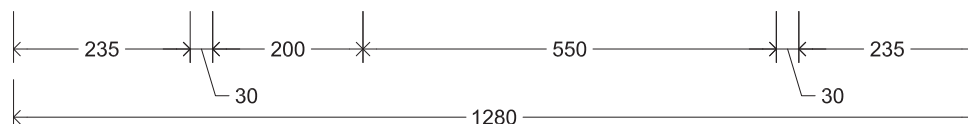
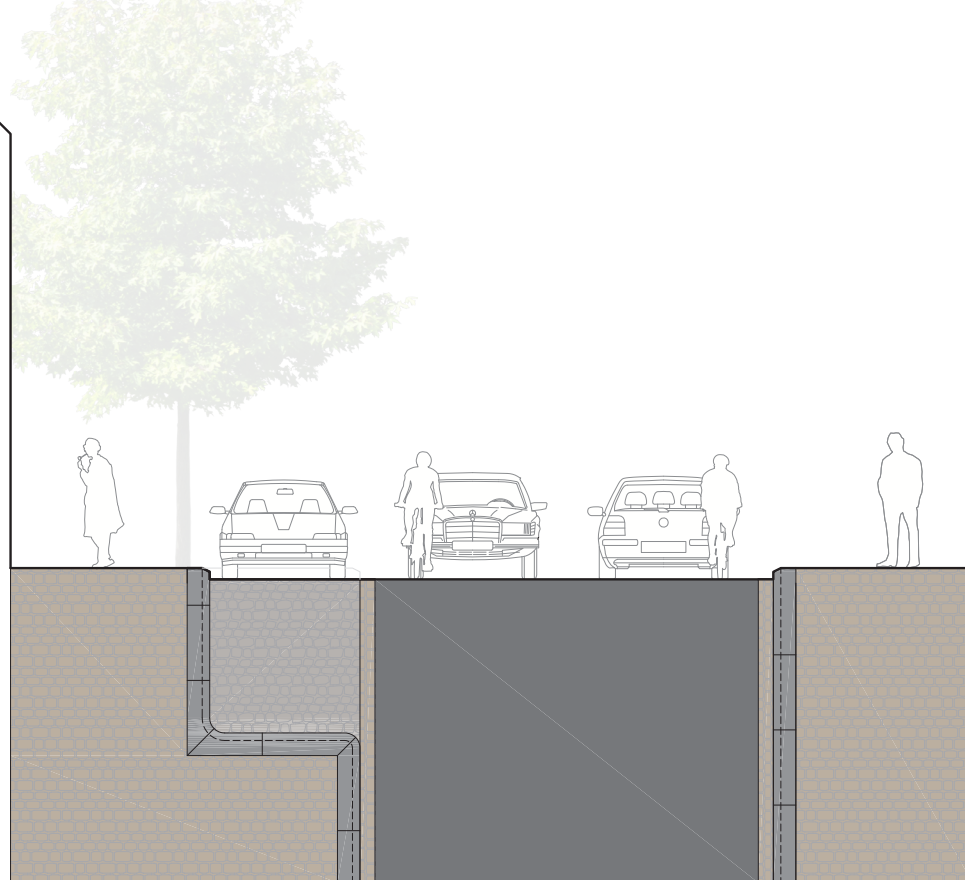
CENTRUMSTRATEN



1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

CATEGORISERING EN PROFIELEN

Kloosterstraat



Kerkhofstraat

De Kerkhofstraat krijgt een gelijkaardig profiel als de Peperstraat. In de centrumstraten zullen we, waar er plek is, af en toe een boom verwerken in het profiel.

Kloosterstraat

In de Kloosterstraat is er voldoende breedte om de bestaande rij langs parkeren op te nemen in het nieuwe profiel.



1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

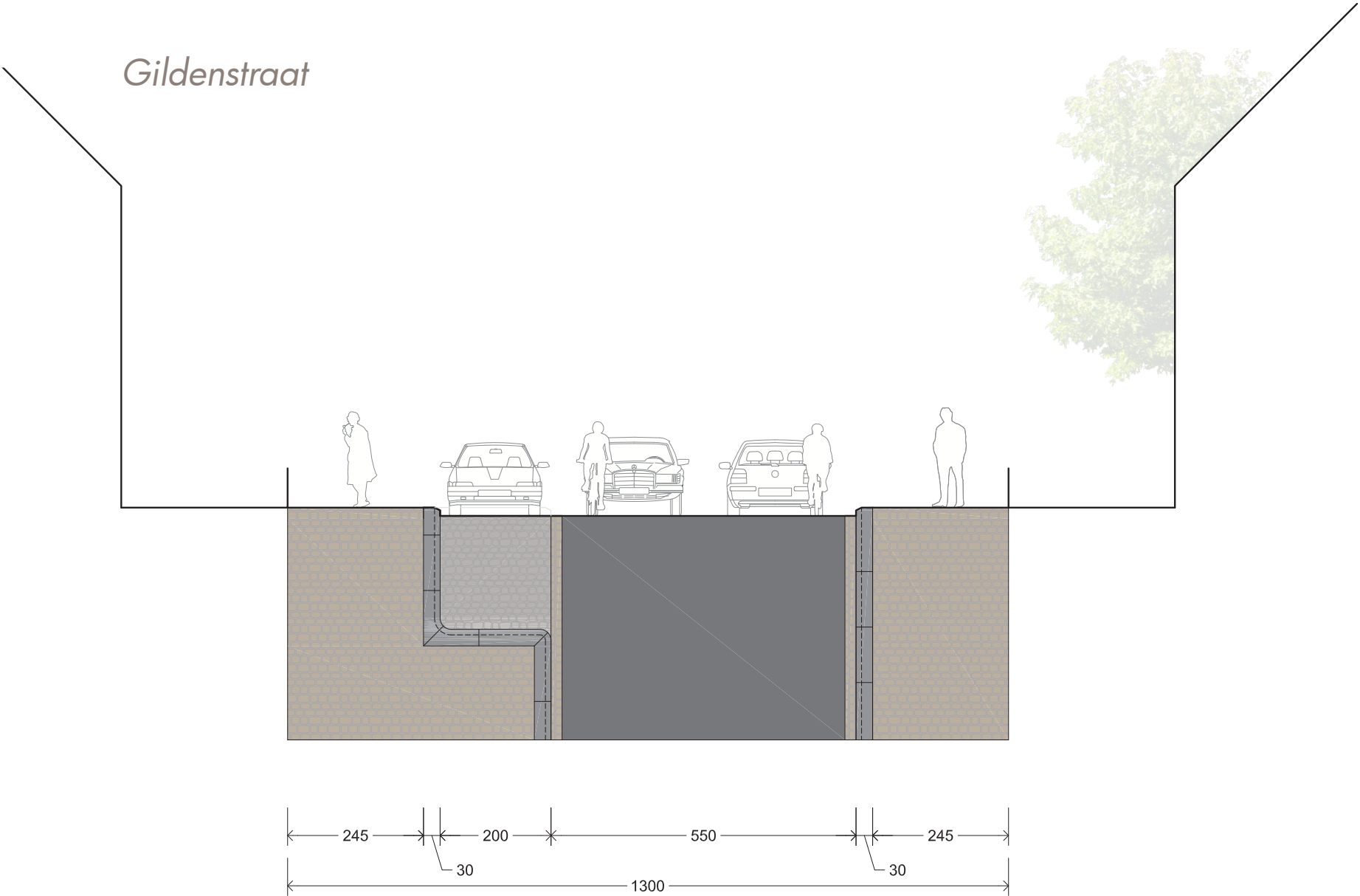
CATEGORISERING EN PROFIELEN



CENTRUMSTRATEN

Sint-Martinusstraat

De Sint-Martinusstraat is nog breder dan de Kloosterstraat. Hier kunnen we dan ook langsparkeren langs beide kanten van de rijweg voorzien. Deze parkeerplaatsen worden op regelmatige plekken onderbroken om het voetpad te laten verbreden tot een kleine plek. Hieraan kunnen oversteekplaatsen of bomen gekoppeld worden.



1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

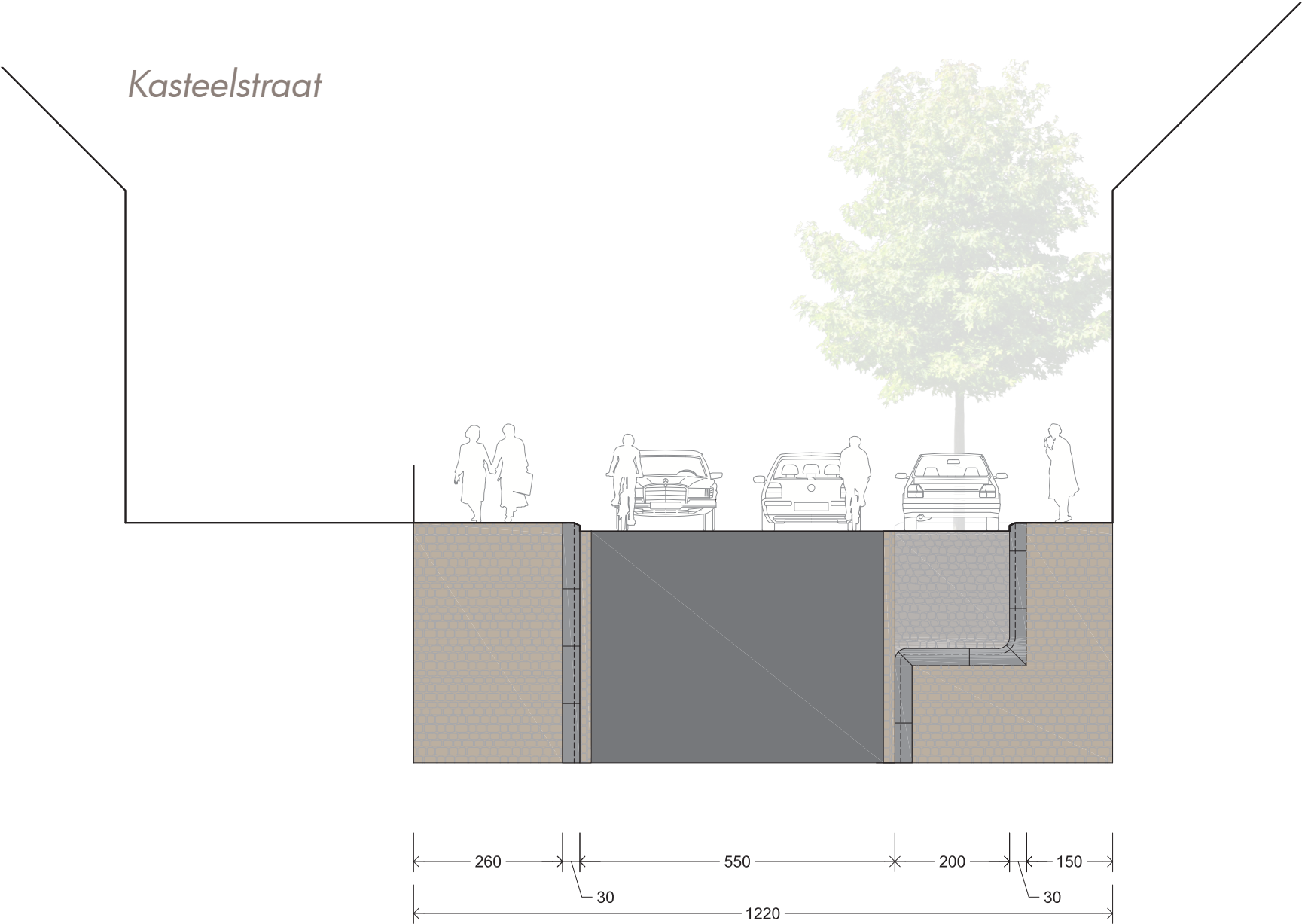
CATEGORISERING EN PROFIELEN



CENTRUMSTRATEN

Gildenstraat

In de Gildenstraat voorzien we een rij langs parkeren aan één zijde. Hiervoor is er voldoende breedte in het profiel. Deze rij bestaat nu niet. Toch wordt er vaak foutief op de rijweg geparkeerd om snel inkopen te doen bij de bakker of de slager. Deze nieuwe parkeerplaatsen kunnen dit probleem dus opvangen.



1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

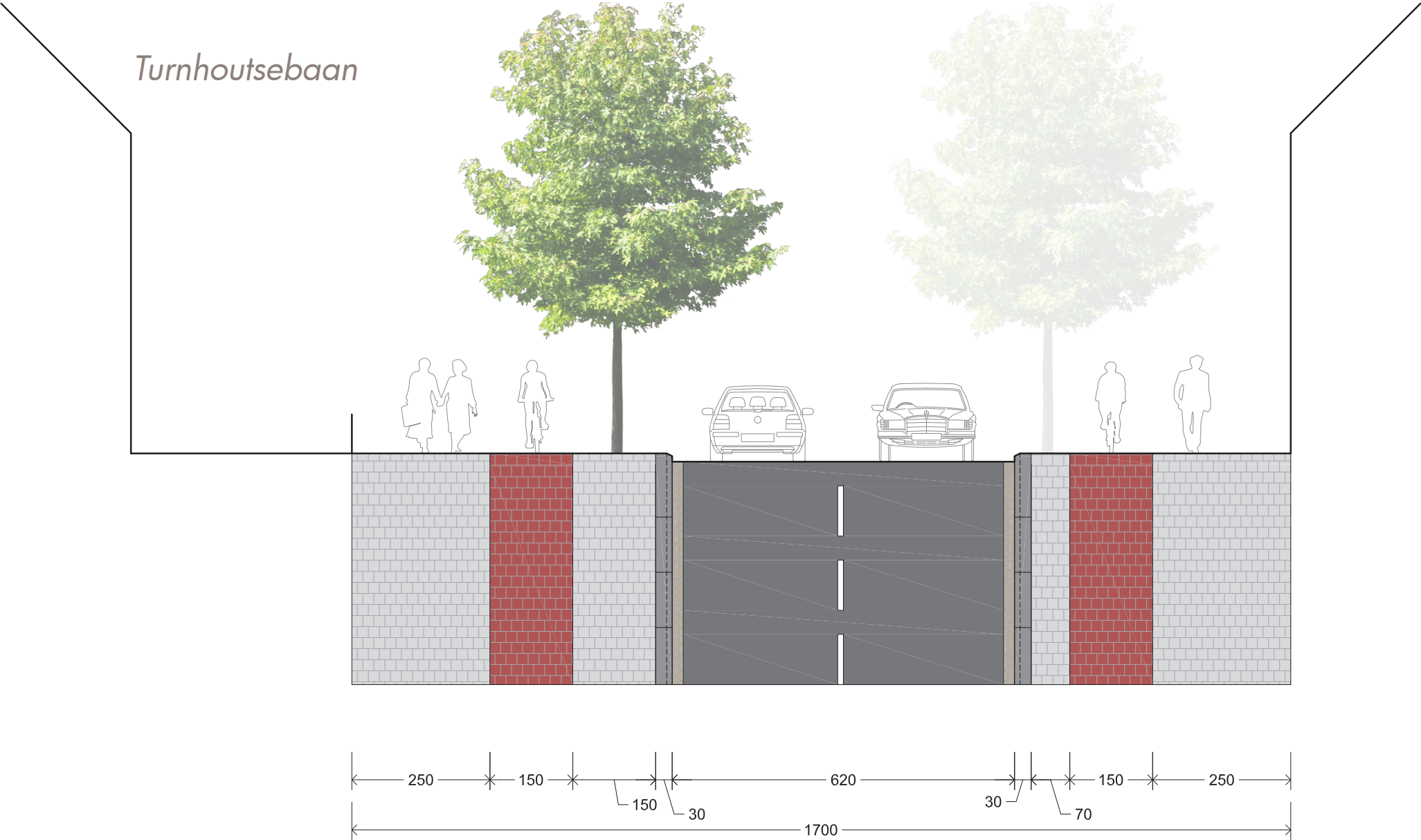
CATEGORISERING EN PROFIELEN



CENTRUMSTRATEN

Kasteelstraat

In de Kasteelstraat voorzien we ook een rij langs parkeren aan één zijde, zoals dat reeds vandaag het geval is.



1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

CATEGORISERING EN PROFIELEN



AANLOOPSTRATEN

Turnhoutsebaan

De Turnhoutsebaan is het eerste voorbeeld van een aanloopstraat. Dit zijn de radialen buiten het eigenlijke centrum van Retie. In de aanleg van deze straten trekken we dan ook de 'hoogwaardige' aanleg van het centrum niet door. We kiezen eerder voor standaardmaterialen, weliswaar in formaat, kleur en legverband aanpast aan de materialen van het centrum. Het materiaal van de boordstenen en het detail van de goot trekken we wel door. Op deze manier is toch de continuïteit binnen de hele kern van Retie gegarandeerd.

We werken hier wel met een vrijliggend, duidelijk gemarkeerd, fietspad aangezien hier een andere snelheidsregime voor de auto's geldt. We werken met open bomenlanen, dwz een rij bomen langs één kant van de weg.



1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

CATEGORISERING EN PROFIELEN



Kerkhofstraat/Europalaan

De Kerkhofstraat/Europalaan is nu reeds aangelegd met een gracht langs één kant van de weg. Dit profiel willen we bewaren.

AANLOOPSTRATEN



1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

CATEGORISERING EN PROFIELEN



AANLOOPSTRATEN

Kloosterstraat

In de Kloosterstraat is er naast de vrijliggende fietspaden nog plaats voor een open bomenlaan.



1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

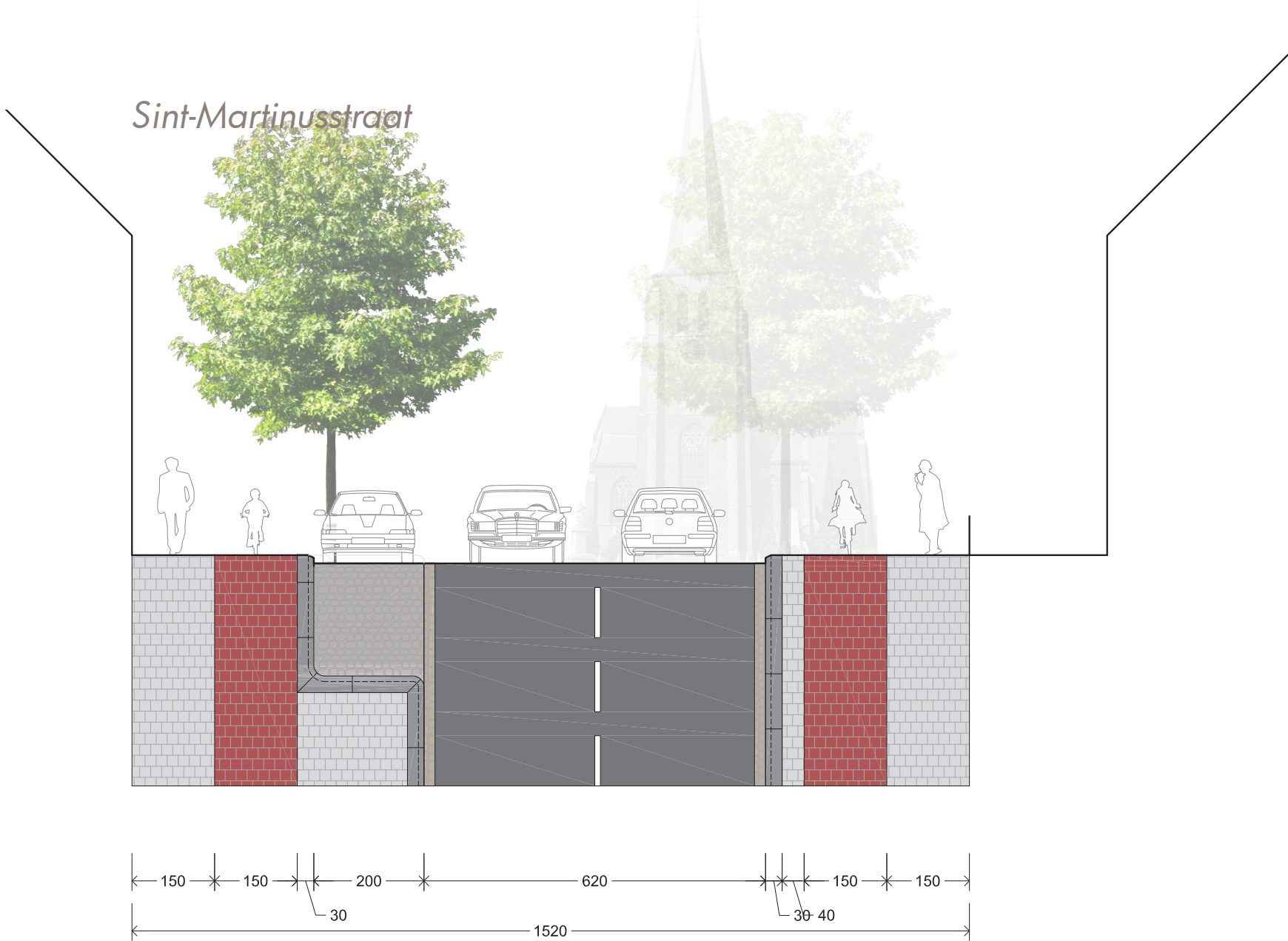
CATEGORISERING EN PROFIELEN



AANLOOPSTRATEN

Sint-Martinusstraat

In de Sint-Martinusstraat vervolgen we het profiel zoals we het ter hoogte van het centrum hadden met langs parkeren aan beide kanten. Enkel het materiaalgebruik wordt dus aangepast.



1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

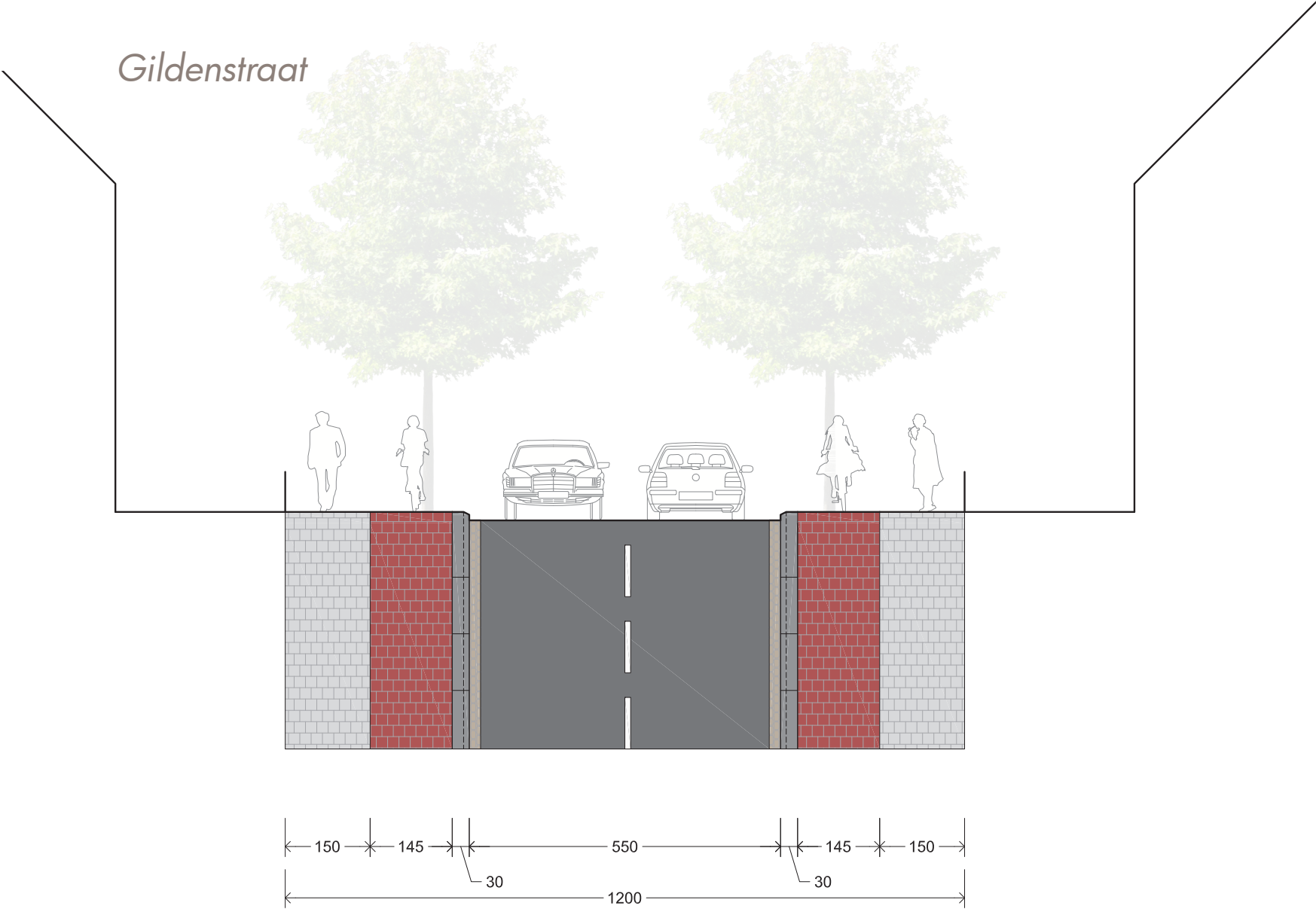
CATEGORISERING EN PROFIELEN



AANLOOPSTRATEN

Sint-Martinusstraat

Een beetje verder buiten het centrum, naar de ring toe, wordt de Sint-Martinusstraat terug een stukje smaller. Om dit op te vangen in ons profiel gaan we van 2 rijen langs parkeren naar 1 rij.



1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

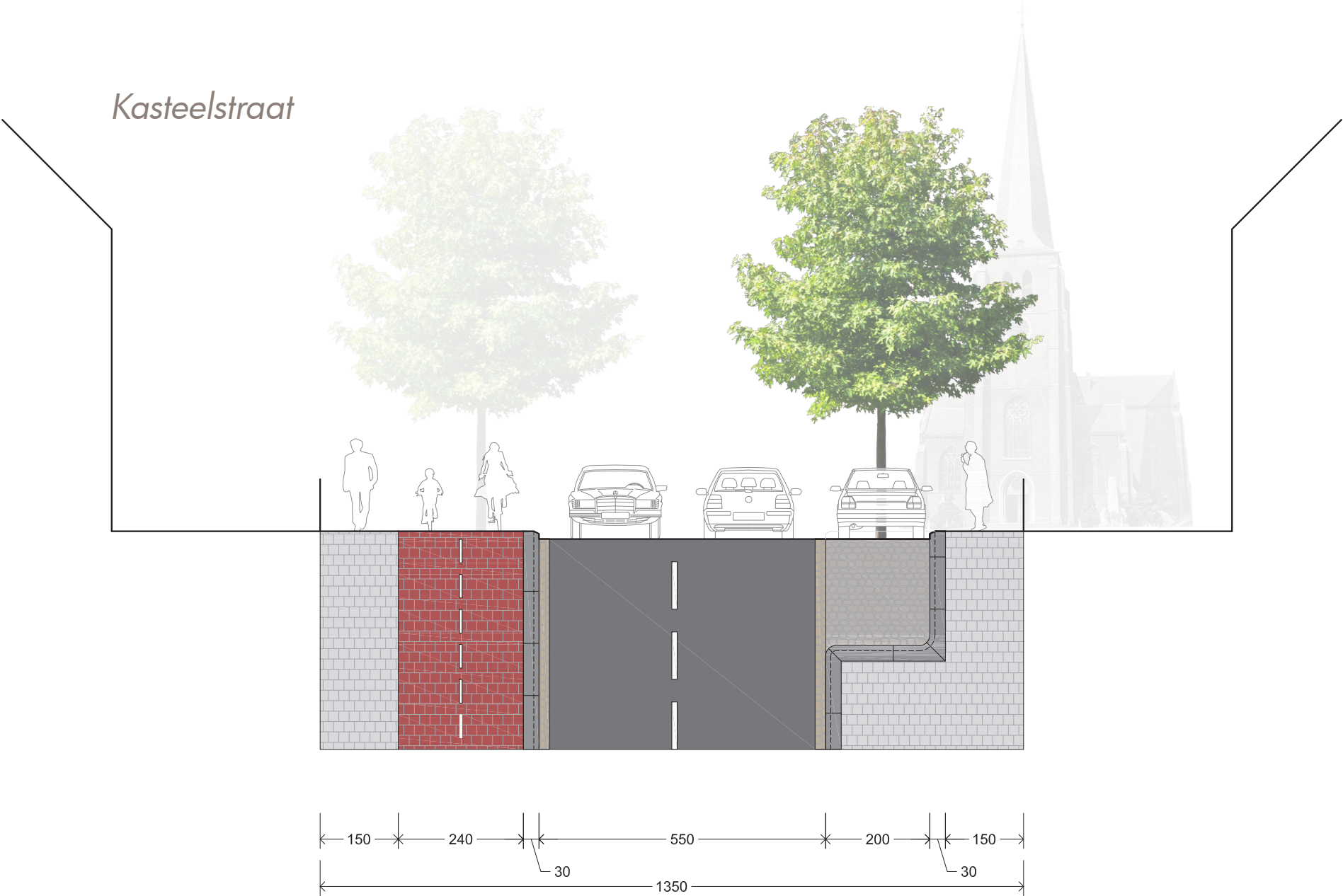
CATEGORISERING EN PROFIELEN



AANLOOPSTRATEN

Gildenstraat

In de Gildenstraat is er niet voldoende breedte om naast twee vrijliggende fietspaden ook nog een bomenrij te voorzien. Hier zullen we dus enkel bomen voorzien waar de straat tijdelijk verbreedt, bv. ter hoogte van kruisingen met andere straten.



1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

CATEGORISERING EN PROFIELEN



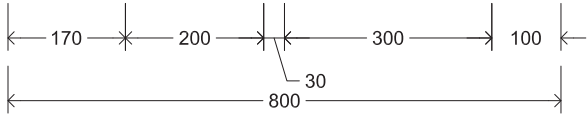
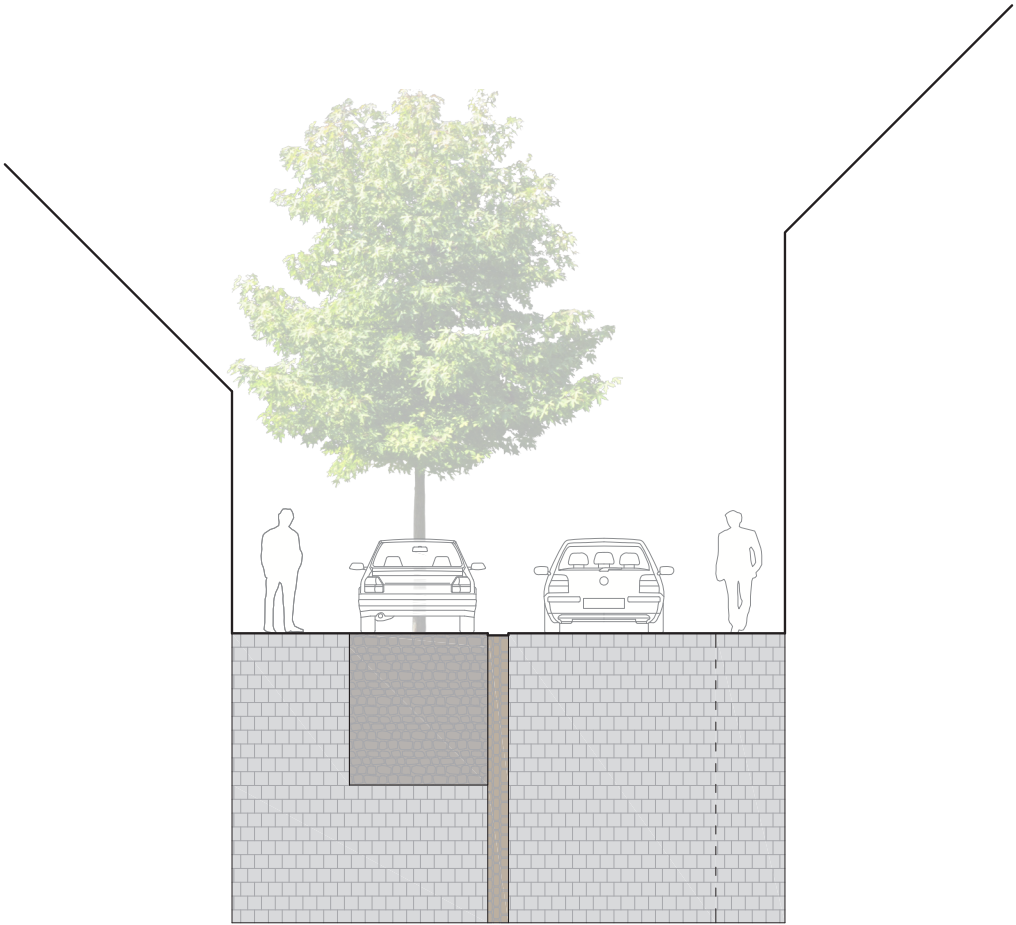
AANLOOPSTRATEN

Kasteelstraat

De Kasteelstraat is de laatste van de aanloopstraten. In deze straat is er niet voldoende breedte om twee vrijliggende fietspaden te voorzien en toch nog voldoende ruimte voor de voetganger over te houden (min. 1.5m). Vandaar dat we hier kiezen voor de dubbelrichting fietspad aan de noordelijke kant van de straat. Dit komt goed uit want dit sluit enerzijds aan op een dubbelzijdig fietspad buiten de ring aan dezelfde kant en in het centrum sluit dit profiel perfect aan op het brede voetpad dat we in de Passtraat langs de kant van de Vest voorzien.



HISTORISCHE STRATEN



1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

CATEGORISERING EN PROFIELEN

Molenstraat

In de historische straten werken we met een totaal ander profiel. We werken met een gelijkvloerse aanleg van gevel tot gevel en een centrale goot. Het detail van de goot trekken we wel door zoals in de rest van de publieke ruimte.

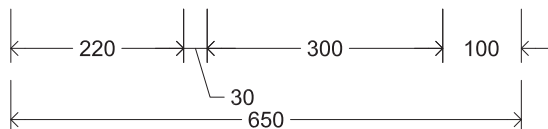
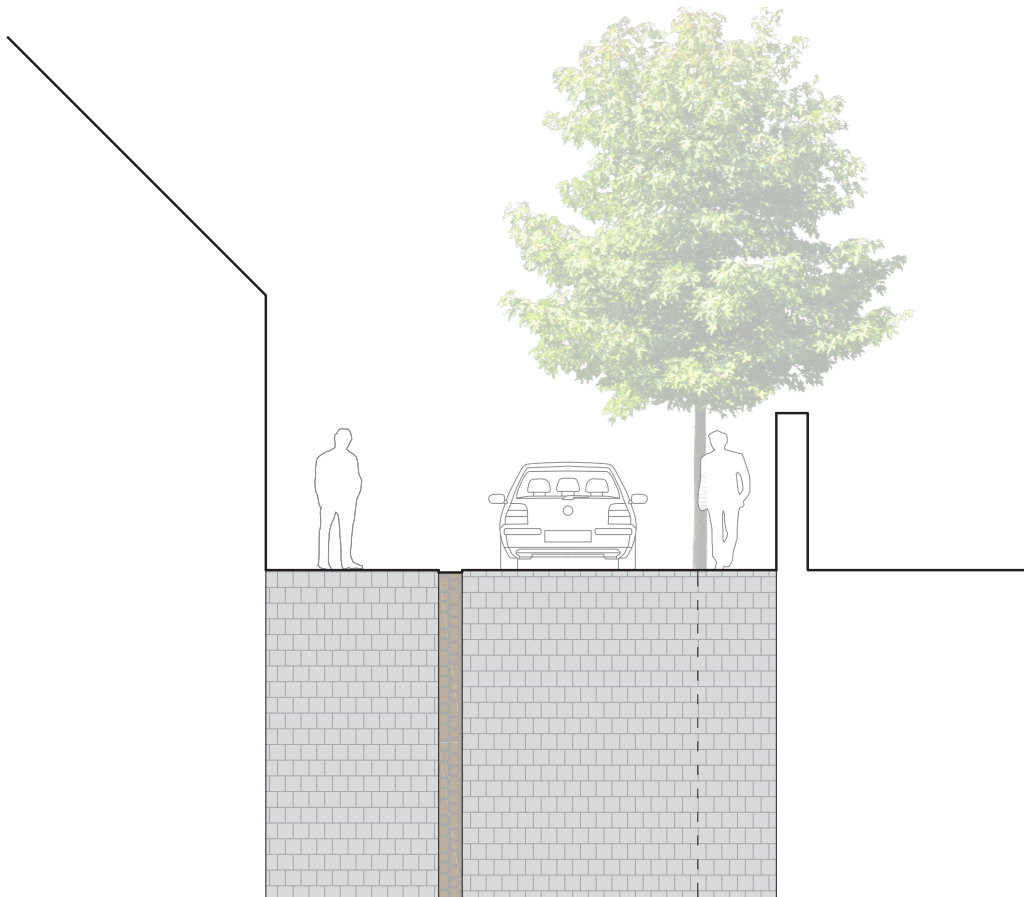
Vandaag wordt er in sommige van de smalle historische straten geparkeerd. We willen dit systematiseren. Om parkeren te voorzien hebben we een minimumbreedte van 7.30m nodig. Dat is ongeveer het profiel zoals dit voor de Molenstraat staat getekend. Enkel de aanduiding van de goot en van de parkeerplaatsen organiseert de straat. Waar de historische straten dus breder zijn dan deze kritische maat zullen we parkeerplaatsen intekenen.

Ploegstraat

De Ploegstraat nemen we als voorbeeld van een smallere historische straat. In dit profiel staan geen parkeerplaatsen ingetekend. De goot is asymmetrisch om de scheiding tussen autoverkeer en voetgangers toch op een minimale manier aan te geven.

De rest van de historische straten worden volgens het principe van deze twee voorbeelden ingevuld.

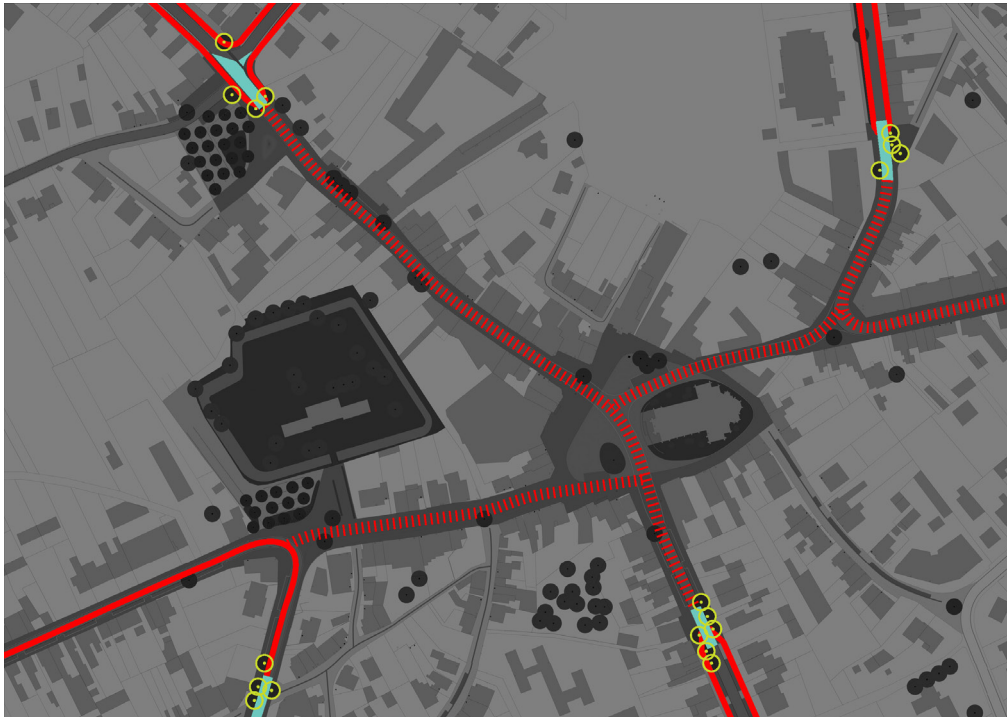
Bij het uitwerken van deze profielen voor de historische straten gaan we er wel van uit dat deze straten enkelrichtingsstraten worden.





1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

TOTAALPLAN

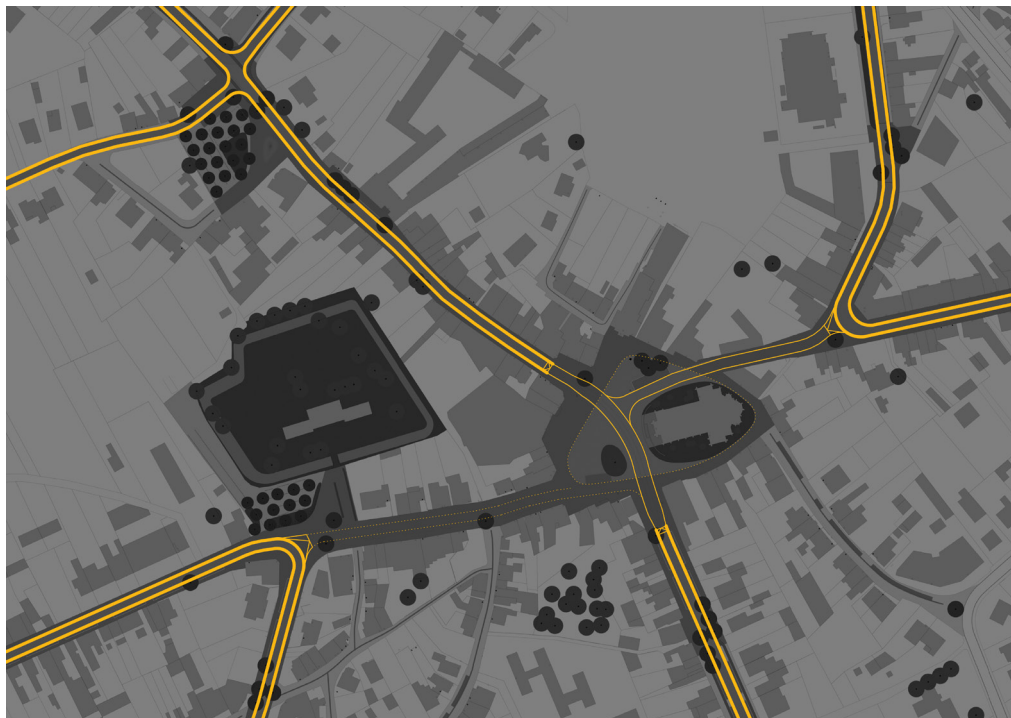


Totaalplan

Hiernaast wordt het totaalplan weergegeven waarin de principeprofielen voor de verschillende straten zijn ingetekend voor het centrum. Om een aantal dingen te duiden zullen we dit totaalplan uit elkaar halen in verschillende lagen.

Fietzers

Op het eerste schema hiernaast zijn de vrijliggende fietspaden opgetekend en de kruispunten waar de vrijliggende fietspaden op de rijweg komen. Deze plekken zijn de poorten tot het centrum. Het snelheidsregime voor de auto's gaat hier van 50km/u naar 30km/u. Dit gaan we duidelijk maken door te werken met rammelstroken. We voorzien ook een perspectiefversmalling door het voorzien van bomen. Dit benadrukt opnieuw het poorteffect.



Rijweg

Op dit tweede schema worden met de dikke volle lijnen de rijwegen aangegeven die met een volledige boordsteen een niveauverschil maken met het voetpad. Met een lichte volle lijn worden de rijwegen aangegeven die met een afgeschuinde boordsteen lichtjes verlaagd liggen ten opzichte van het voetpad. Met een stippellijn worden de rijwegen aangegeven die op gelijk niveau van het voetpad liggen en die enkel door een goot worden gemarkeerd. De plekken waar de rijweg met een drempel van niveau verandert worden ook aangegeven.

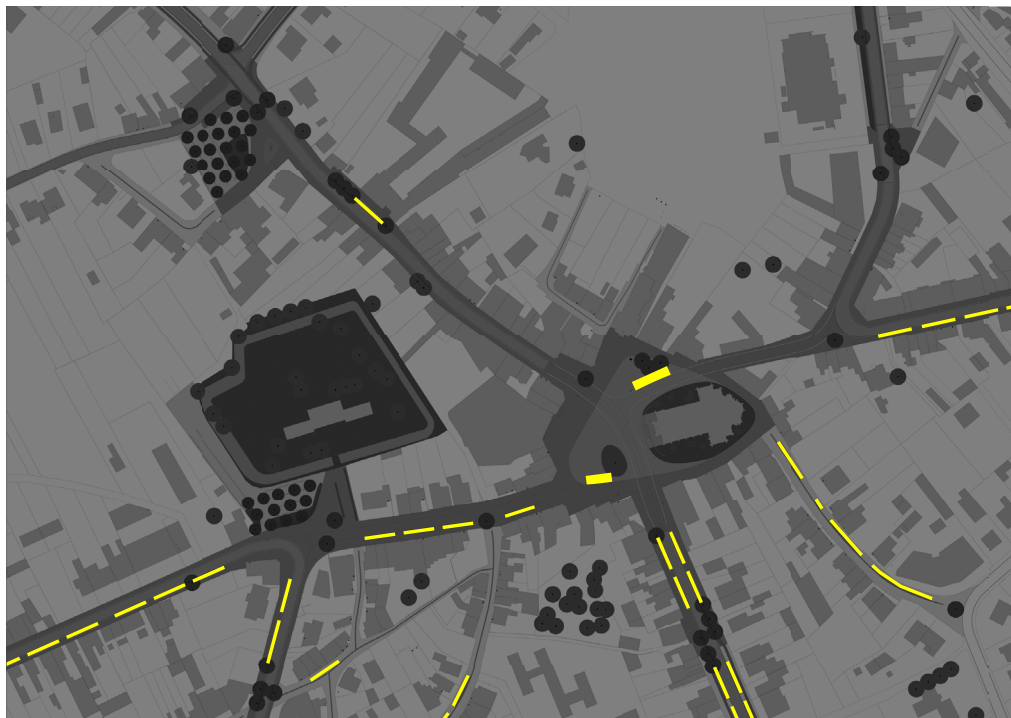
Het is dus duidelijk dat we in het centrumgebied ervoor kiezen om de Kloosterstraat en de aansluiting tussen Peperstraat en Sint-Martinusstraat toch nog een licht niveauverschil tussen rijweg en voetpad te geven. Terwijl we voor de Passtraat echt kiezen voor een gelijkvloerse aanleg. De Passtraat zien we als een langgerekte verlenging van de Markt.

Een tweede belangrijk gegeven is de reorganisatie die we op de Markt voorstellen. We verbreken de rechtstreekse oost-west verbinding op de Markt. De Kloosterstraat blijft ongeveer liggen waar ze ligt. Maar de Passtraat laten we tussen linde en tankstation lopen en op die hoogte aantakken op de Sint-Martinusstraat. In plaats van één grote kruising krijgen we twee kleinere kruisingen. Er ontstaat veel meer vrije verblijfsruimte op de markt.

We hebben dit voorstel door Mint laten checken en volgens hen kan dit zowel werken in de huidige mobiliteitssituatie als binnen de verschillende voorgestelde verkeersscenario's.

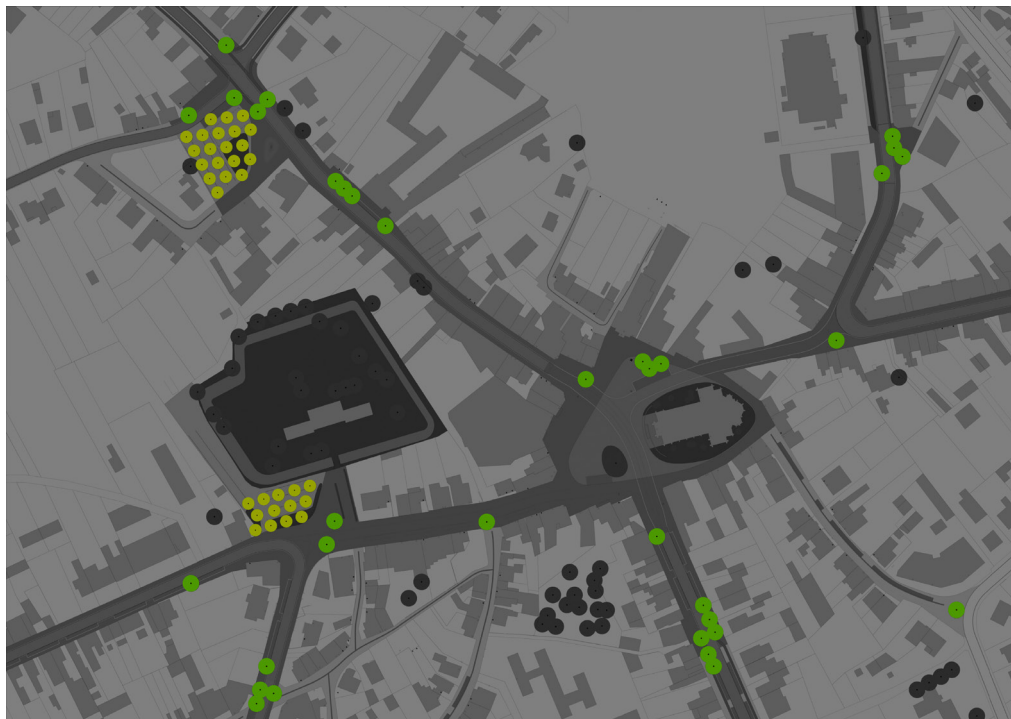
1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

TOTAALPLAN



Parkeren

Op het schema hiernaast zijn de parkeerplaatsen in de straten van het centrumgebied weergegeven. Op de Markt reduceren we het aantal parkeerplaatsen. In de overige straten behouden we het parkeren zoveel mogelijk. In sommige straten komen er nieuwe parkeerplaatsen bij. Sowieso moet het de bedoeling zijn dat dit parkeren in het centrum kortparkeren is en voornamelijk gericht op het bereikbaar houden van de verschillende handels- en horecafuncties.



Bomen

Op dit schema zijn de bomen in het centrum weergegeven. We zien een verspreid patroon van solitaire bomen. Die worden ingeplant waar er plaats is, om een poorteffect te versterken of om een bepaald zicht 'in te kaderen'. Langs de Vest en aan het Pastoor de Vochtplein zien we meer geconcentreerde bomenrasters. Hierop gaan we verder in bij de bespreking van deze twee plekken.

1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

TOTAALPLAN



Water

Water is een belangrijk thema in het masterplan. Retie is het dorp van de 7 Netes ontstaan tussen de beekvalleien ervan. Het water willen we ook in het centrum zoveel mogelijk voelbaar maken. Over deze elementen zullen verder uitweiden wanneer we in de volgende hoofdstukken over deze specifieke plekken praten (de Markt, de Vest, het Pastoor De Vochtplein).

de Markt: Auto

Zoals reeds hiervoor aangehaald doen we een voorstel om de kruising van wegen op de Markt uit elkaar te trekken in twee kleinere en dus meer eenvoudige kruispunten. De gevels van de Markt blijven ook bereikbaar door een route rondom waarvan de aftakking van de Passtraat deel uitmaakt. Voor de noord-oostelijke gevel houden we meer afstand van de gevel met deze ontsluiting om plaats te geven aan terrasjes.



schema met de wegenstructuur op de Markt nu



schema met een voorstel voor de wegenstructuur op de Markt

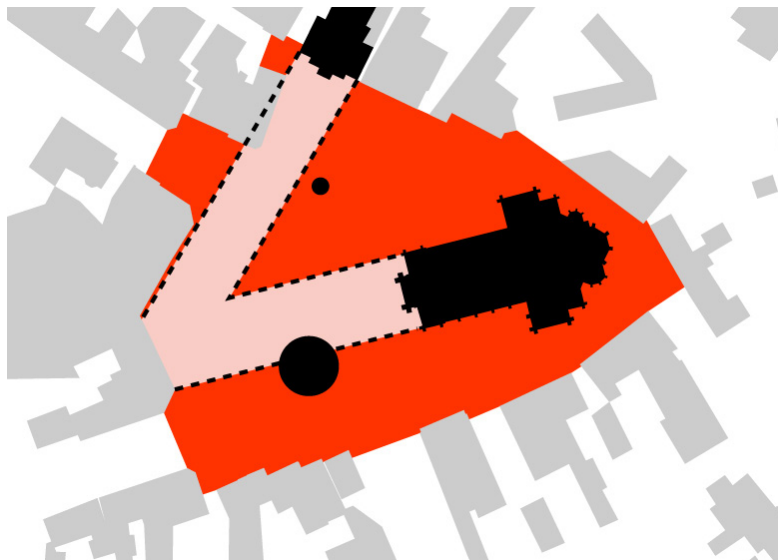
1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT** **DE MARKT**

de Markt: Zicht

Twee symmetrie-assen zijn zeer bepalend op de Markt. Dat is het zicht op de kerk en het zicht op het gemeentehuis. Deze twee assen willen we zo veel mogelijk in de verf zetten in de nieuwe aanleg. De waterpomp en de linde, de twee andere belangrijke monumenten op de Markt, ondersteunen beide deze zichtassen.



oude foto in de symmetrie-as van de kerk



schema met aanduiding van de twee belangrijke symmetrie-assen op de Markt



de symmetrie-as van het gemeentehuis



oplopend reliëf naar de kerk

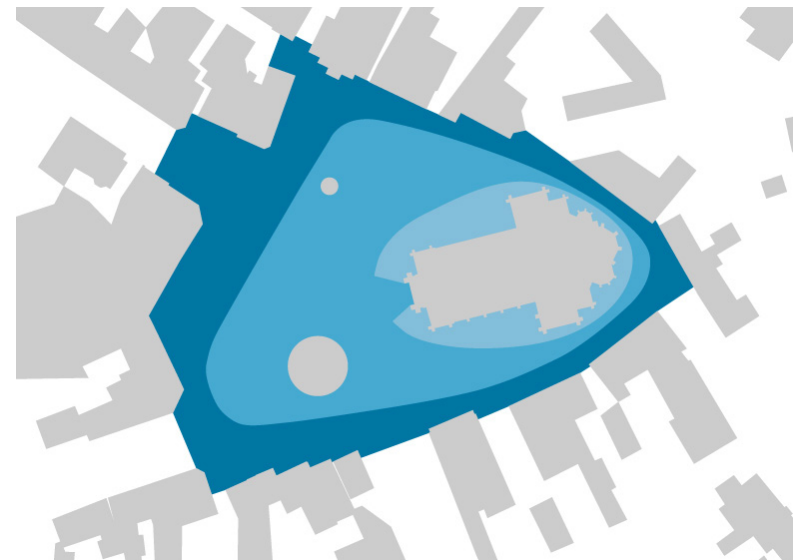


de kapel in de Sint-Pietersstraat staat op een groen eilandje

de Markt: Reliëf

De Markt is het hoogste punt van Retie en Retie is op de rug tussen twee beekvalleien gebouwd. Dit reliëf is vandaag nog op te merken op de Markt. De Kerk ligt op het hoogste punt. Wij willen dit reliëf nog meer in de verf gaan zetten. We verdelen de Markt in drie grote zones. De zone langsheen de gevels watert af van de gevels weg. Het is dus lichtjes aflopend naar het centrum van de Markt toe. De volgende zone loopt opnieuw omhoog naar de kerk toe en de laatste zone rond de kerk zoekt aansluiting bij de passen van de kerk. De kerk wordt dus nog duidelijker op het hoogste punt gezet.

De zone rond de kerk zien we als een groene zone. Het is een groen eilandje binnen de Markt. Dit sluit aan bij de dorps sfeer van het plein zoals we dat ook bij het kapelletje aan de Sint-Pietersstraat zien.



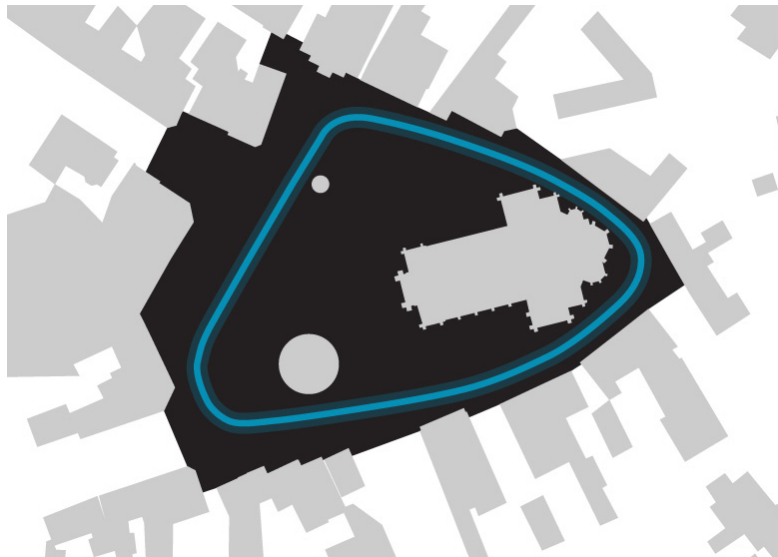
aanduiding van het oplopend reliëf naar de kerk toe

1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT** **DE MARKT**

de Markt: Afwatering

Zoals gezegd willen we iets met water doen op de belangrijke plekken in het centrum. Op de Markt hebben we één continue afwateringslijn die de hele markt rond loopt. Niet alleen structureert dit element de hele markt (de bereikbaarheid van de gevels, de zonering, de afwatering, terraszone,...), het brengt ook het waterverhaal tot op de markt. Door dit element te gaan ontwerpen kan het echt een identiteitsbepalend element voor de Markt en Retie worden.

Deze lijn bakent een buitenzone af, waarbinnen allerlei functies kunnen worden opgelost (terrasjes, auto-ontsluiting, fietsenstalling,...) en een binnenzone die het hart van de markt wordt en zoveel mogelijk leeg wordt gehouden. Beide zones kunnen ook in verschillende materialen worden uitgewerkt.



aanduiding van de continue afwateringslijn rondom de Markt



een goot die verschillende zones op een plein afbakt



een expressieve goot die tegelijk ook een bomenrooster is en verschillende zones op het plein afbakt



overzichtsplan van de Markt

1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT** **DE MARKT**



oude postkaart van de Markt



de Markt vandaag



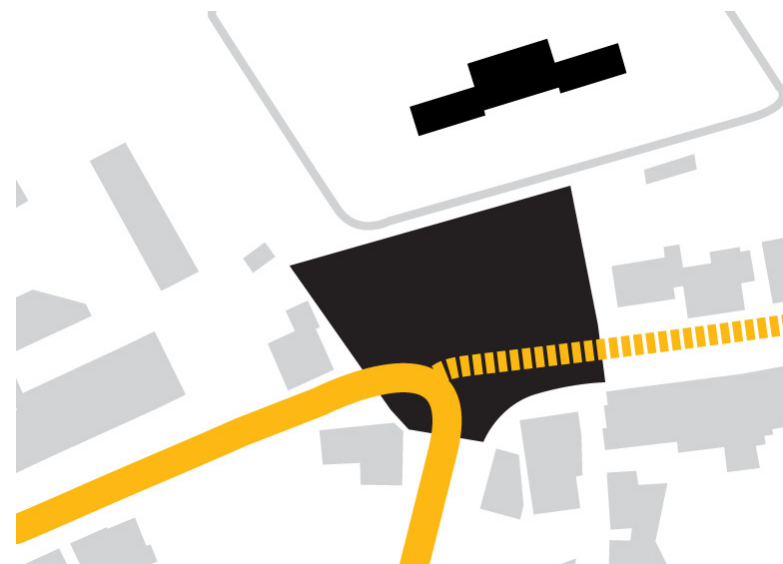
een collage van de markt in de toekomst

de Vest: Auto

Het kruispunt tussen de Passtraat, Gildenstraat en Kasteelstraat is vandaag zo breed uitgemeten dat het zelfs gevaarlijke situaties oplevert. We willen het dorpscentrum zoveel mogelijk ontraden voor doorgaand verkeer vandaar dat we voor autoverkeer de nadruk leggen op de lus Gildenstraat-Kasteelstraat. De Passtraat wordt op hetzelfde niveau gelegd als het voetpad en we moeten dus een drempel op om deze straat in te rijden. Op deze manier winnen we heel wat plaats op dit kruispunt en kunnen we streven naar een voorplein voor de Vest dat de straat oversteekt.



schema met de wegenstructuur langs de Vest nu

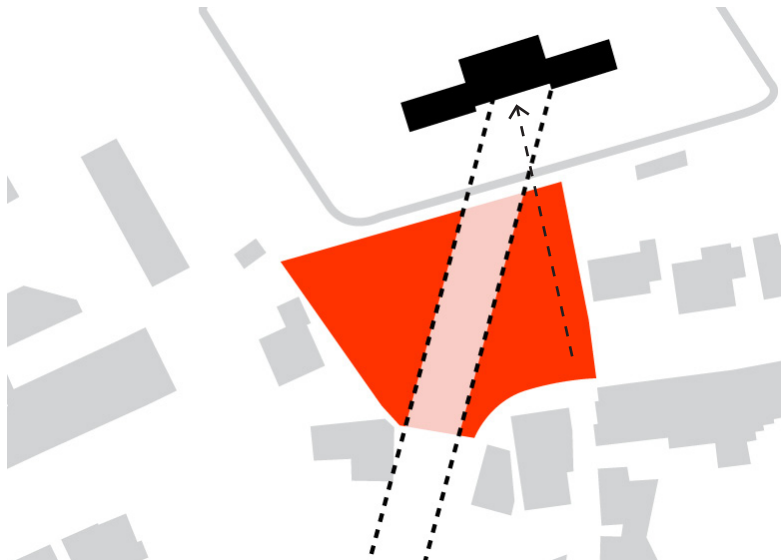


schema met een voorstel voor de wegenstructuur langs de Vest

1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT** **DE VEST**

de Vest: Zicht

De inrit naar de Vest wordt geflankeerd door twee monumentale oude hagen. Deze versterken de symmetrie-as van de Vest. Dit is een zicht waar we zeker mee rekening willen houden. Een tweede zicht dat we zeker in het ontwerp willen steken is het zicht vanuit de Gildenstraat naar de Vest. Deze zichtlijn is vandaag veel minder zichtbaar. Nochtans zou dit een zeer mooi onthaal kunnen zijn voor de bezoekers die uit die richting komen.



schema met aanduiding van de twee belangrijke zichtassen naar de Vest



foto van de oprit naar de Vest met de twee monumentale hagen erlangs



zicht op het huidige niveauverschil

de Vest: Reliëf

Op de site van de Vest is er een belangrijk niveauverschil aanwezig tussen de straat en het grasplein voor de Vest. Dit niveauverschil willen we gebruiken. Op het laagste niveau voorzien we een parking voor het centrum. Door het niveauverschil met de straat worden de auto's een beetje weggestopt. De rest van het plein laten we langzaam afhellen van de Passtraat naar de Vest toe.



In het donkerblauw het lagere gedeelte dat als parking wordt ingericht. In het lichtblauw het gedeelte dat de natuurlijke helling volgt

1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT** **DE VEST**

de Vest: Bomen

In het gedeelte dat als parking wordt aangelegd voorzien we een bomendak dat deze parking in een groen kleedje steekt. De parking wordt in halfverharding aangelegd. De bomen kunnen dus rechtstreeks in deze halfverharding worden ingeplant. Op het voorplein voorzien we een aantal welgeplaatste solitaire bomen die de voorgenoemde zichtassen versterken.



schema met de bomenstructuur



een bomendak boven een parking

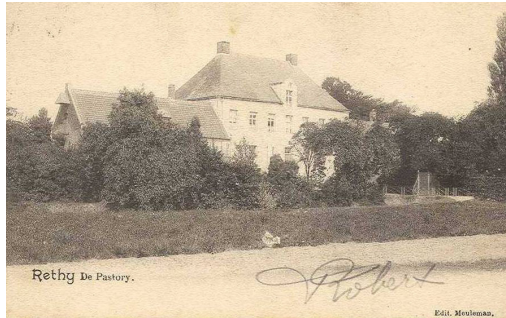


een solitaire boom op een plein die het zicht op een gebouw 'kadert'



overzichtsplan van de omgeving van de Vest

1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT** **DE VEST**



*oude postkaart vanop de hoek van de Kasteelstraat
naar de Vest gekeken*



*een zicht vandaag vanop de hoek van de Kasteel-
straat naar de Vest gekeken*



een collage van het voorplein van de Vest in de toekomst

Nederstraat/Pastoor de Vochtplein: Auto

Vandaag kunnen we met de auto via de Nederstraat helemaal rond het Pastoor De Vochtplein rijden. Er wordt tweemaal aangetakt op de Peperstraat. Het parkeren op het plein ligt langs de Peperstraat. Het parkeren is eigenlijk het enige dat we zien als we in de Peperstraat passeren.

Wij stellen voor om de Nederstraat als een kleine lus op de Burchtstraat uit te werken. Er wordt enkel op het kruispunt met de Boesdijkhofstraat op de Peperstraat aangetakt. Het parkeren wordt van de Peperstraat weggetrokken en op de as recht tegenover de bibliotheek georganiseerd. Het parkeren wordt uit het zicht getrokken.

Op deze manier ontstaat een grote autovrije verblijfszone langs de gevel van de bibliotheek en de huidige snackbar.

De route Peperstraat – Boesdijkhofstraat krijgt ook voorrang op de doorgaande route naar het centrum, die we zoveel mogelijk autoluw willen maken.



schema met de wegenstructuur van de Nederstraat nu



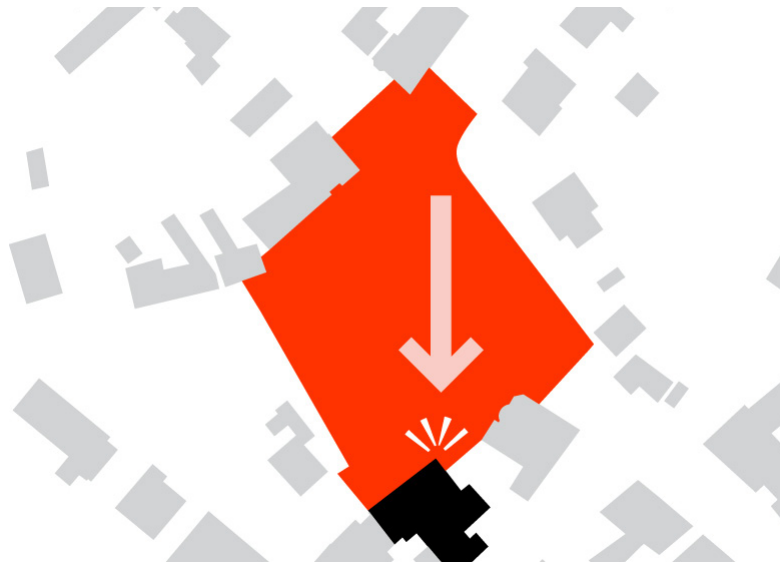
schema met een voorstel voor de wegenstructuur langs de Nederstraat

1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

NEDERSTRAAT/PASTOOR DE VOCHTPLEIN

Nederstraat/Pastoor de Vochtplein: Zicht

We maken de vorm van het plein zo dat het gebouw van de bibliotheek meer op het plein betrokken wordt.



schema met aanduiding van het zicht op de bibliotheek



zicht op de bibliotheek

Nederstraat/Pastoor de Vochtplein: Plein, park en parking

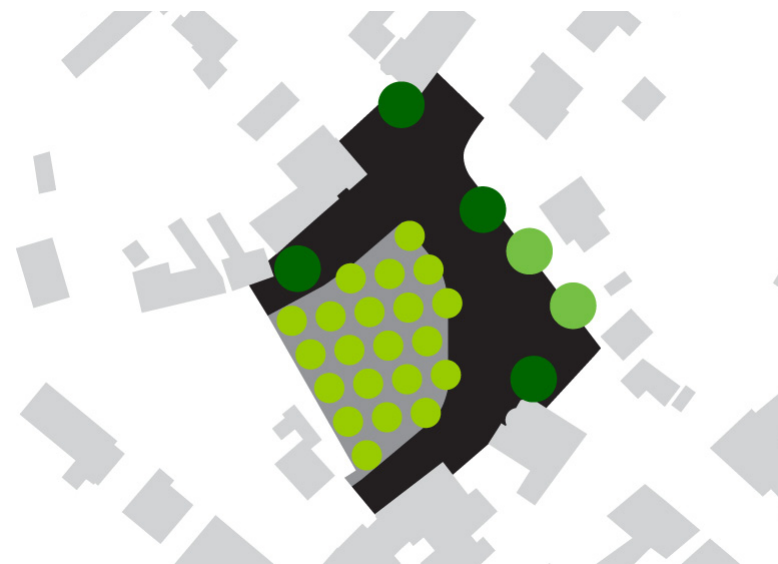
De lichtblauwe ruimte op het schema is de open pleinruimte. Binnen de donkerblauwe ruimte wordt het parkeren en een stukje park georganiseerd. Deze laatste ruimte bestaat uit een vloer van halfverharding en een bomendak dat bestaat uit bomen op een raster.



schema met de verdeling van de ruimte

Nederstraat/Pastoor de Vochtplein: Bomen

Binnen de park- en parkeerzone gebruiken we een raster van bomen dat een bomendak vormt. Binnen de pleinruimte plaatsen we enkele solitaire bomen. Op de kruising van de Peperstraat met de Boesdijkhofstraat beklemtonen we het poorteffect door de plaatsing van enkele bomen.



solitaire bomen op het plein en een bomendak

1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

NEDERSTRAAT/PASTOOR DE VOCHTPLEIN

Nederstraat/Pastoor de Vochtplein: Water

Ook op dit plein willen we een waterelement gebruiken. Dit kan een speels waterelement zijn zoals een fontein, dat aansluit op het parkje.



een waterelement centraal op het plein



het parkje op het Pastoor De Vochtplein



*mogelijk sfeerbeeld van het nieuwe parkje.
halfverharding en een bomendak*



referentiebeeld van een speels waterelement



overzichtsplan van de omgeving Nederstraat/Pastoor De Vochtplein

1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

NEDERSTRAAT/PASTOOR DE VOCHTPLEIN



oude postkaart van de Peperstraat richting de Markt



zicht richting de Markt, rechts het Pastoor de Vochtplein



een collage van de Peperstraat met de verbreding ter hoogte van de Pastoor de Vochtplein



1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

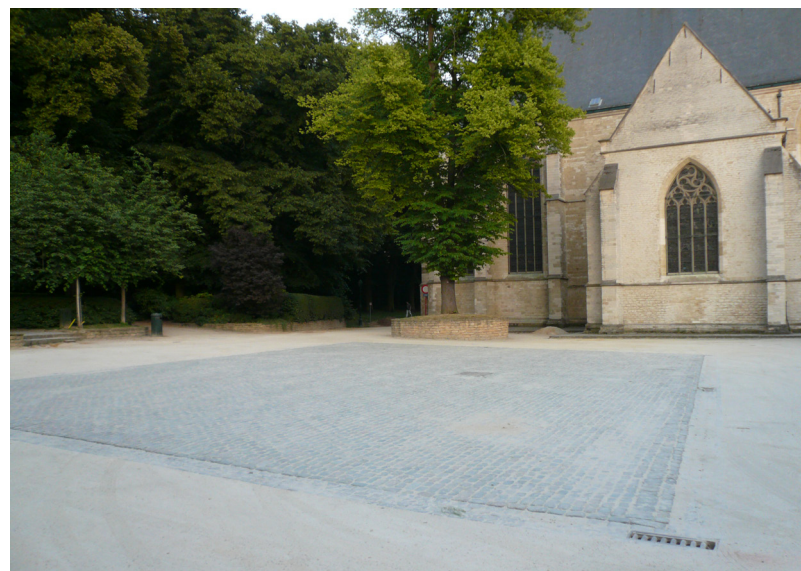
ELEMENTEN VAN BEELDKWALITEIT



Materialen

Links een aantal referentiebeelden met gebruik van natuursteen. Op deze pagina een aantal referentiebeelden met gebruik van gebakken kleiklinkers





1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

ELEMENTEN VAN BEELDKWALITEIT



Materialen

Combinaties van natuursteen en halfverharding en gebakken kleiklinkers en halfverharding.





1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

ELEMENTEN VAN BEELDKWALITEIT



Groenelementen

Links een aantal referentiebeelden van bomendaken en bomenrasters. Op deze pagina een aantal referentiebeelden van solitaire bomen binnen een centrumcontext. Onder een referentiebeeld van een graspark rondom een kerk met inzaaiing van bloemen.





1. STRATEN EN PLEINEN **HUISSTIJL OP MAAT**

ELEMENTEN VAN BEELDKWALITEIT



Centrumgebied

Links een aantal referentiebeelden van mogelijke manieren om om te gaan met goten bij de aanleg van publieke ruimte. Zo zou de structurerende lijn op de Markt eruit kunnen zien.

Hieronder een aantal referentiebeelden van afgebakende lege ruimtes binnen een plein. Deze vorm verdeelt het plein in een centrale ruimte en een rand.





HUISSTIJL OP MAAT

ELEMENTEN VAN BEELDKWALITEIT

Details

Details dragen uiteraard bij aan de beeldkwaliteit van de publieke ruimte. Als we naar een dorpse publieke ruimte willen streven zullen we dit ook in de details moeten tonen.

Water

Enkele referentiebeelden van water-elementen in de publieke ruimte.



masterplan/beeldkwaliteitsplan, kern van Retie

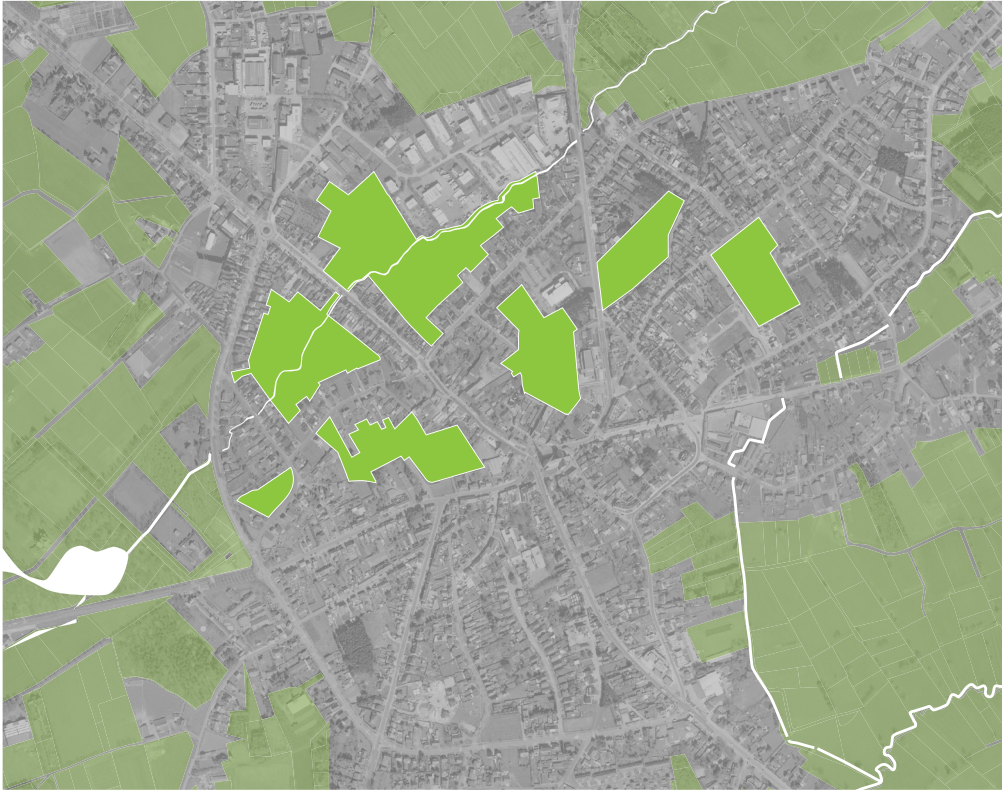
2. 4 BOUWBLOKKEN



aanduiding van de 4 bouwblokken en de open ruimte in de bouwblokken

2. 4 BOUWBLOKKEN HUISSTIJL OP MAAT

ALGEMEEN



de bouwblokken bekeken op een grotere schaal in het omgevende landschap

Afbakening

In het tweede hoofdstuk zoomen we in op de 4 bouwblokken in het noorden van de kern. In tegenstelling tot de bouwblokken in het zuiden zijn er hier nog grote open ruimtes aanwezig binnen deze bouwblokken. Deze open ruimte is een belangrijke potentie voor de kern van Retie aangezien ze de relatie kan leggen met het omgevende landschap. Ze laten het landschap doordringen in de kern van Retie

Deze open ruimtes op zich zijn al sterk maar door ze met elkaar en met het omgevende landschap te verbinden kunnen ze echt uitgroeien tot een belangrijk onderdeel van de identiteit van de kern van Retie.

Deze landschappelijke kwaliteit willen we ook in de toekomst behouden. Vandaar dat we voor elk van deze bouwblokken een toekomstvisie hebben opgemaakt.



Luchtfoto van het bouwblok van het Gemeentepark

2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT**

BOUWBLOK GEMEENTEPARK

BB Gemeentepark: Publieke functies

Rondom het Gemeentepark liggen een aantal publieke functies. De meeste ervan hebben nu echter enkel een gezicht naar de buitenkant en niet naar de binnenkant van het bouwblok. Enkel CC Den Dries heeft nu een duidelijk gezicht naar de binnenkant.



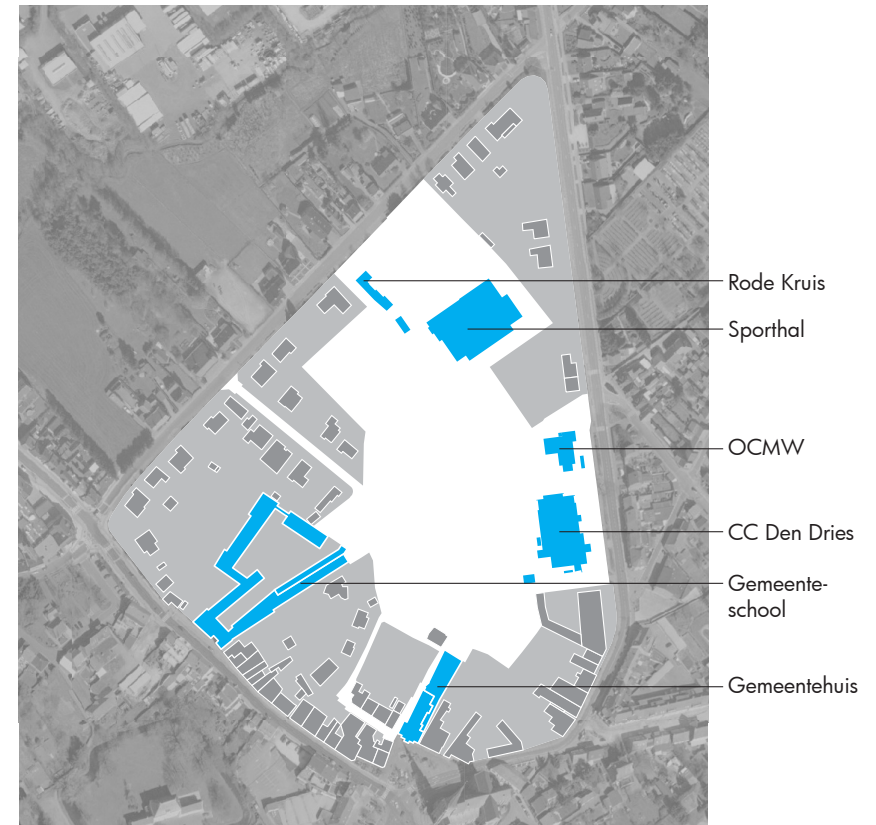
CC Den Dries gezien vanaf het Gemeentepark



de sporthal gezien vanaf het Gemeentepark



de Gemeenteschool gezien vanaf het Gemeentepark



De publieke functies rondom het Gemeentepark



De achterkant van de garageboxen van de nieuwe ontwikkeling



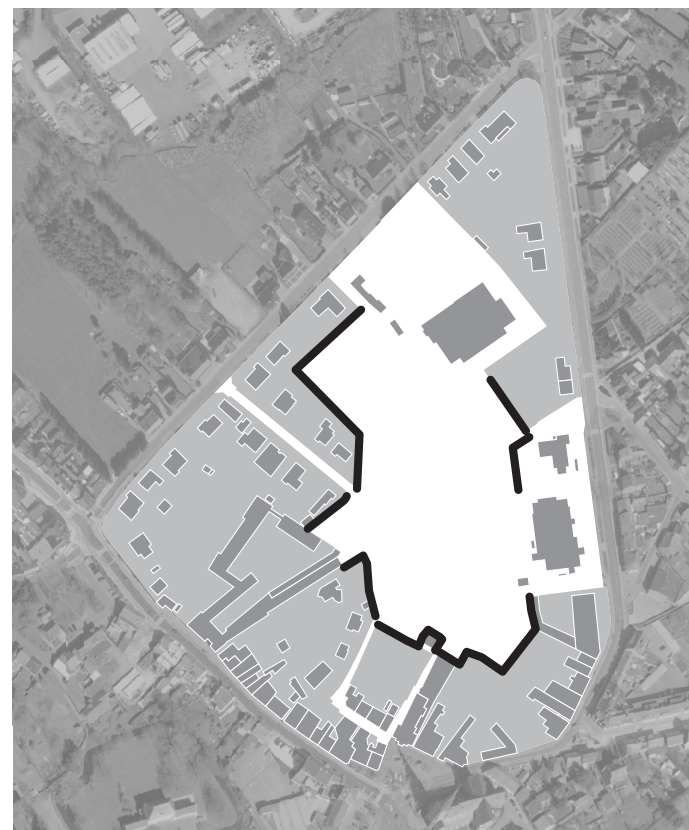
De achterkant van het OCMW



De achterkanten naast het Gemeentehuis

BB Gemeentepark: Achterkanten

Anderzijds wordt het gemeentepark toch ook nog afgeboord door heel wat achterkanten.



De achterkanten naar het Gemeentepark

2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT**

BOUWBLOK GEMEENTEPARK

BB Gemeentepark: Auto

De ontsluiting van de huidige parking gebeurt via de Driesstraat en de Kerkhofstraat. Het probleem is dat beide toegangen nogal buiten het dorpscentrum gelegen zijn. Dit geeft het gevoel dat de parking niet zo centraal gelegen is.



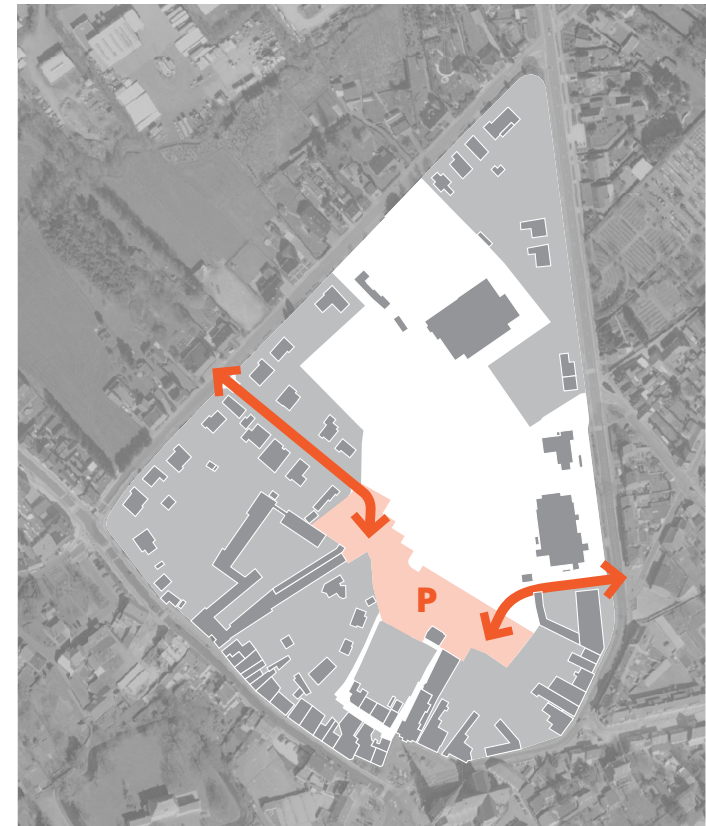
De Driesstraat



De parking



De toegang naar de Kerkhofstraat



De huidige parking en auto-ontsluiting



het grasplein



de bomen en struiken blokkeren de relatie



de speeltuin naast de sporthal

BB Gemeentepark: Groen

De huidige groenruimte van het Gemeentepark is geen duidelijk afgebakende ruimte. Het groen bestaat grotendeels uit een groot grasveld en een speeltuin bij de sporthal. De groene ruimte ligt aan de overkant van het gemeentepark, komende van de Markt en wordt gescheiden van de parking door een bomen- en struikmassief tussen beide gelegen. Dit massief vormt een barrière.



De groene open ruimte in het Gemeentepark

2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT**

BOUWBLOK GEMEENTEPARK

BB Gemeentepark: Zacht verkeer

Allerlei paden voor zacht verkeer lopen nu kriskras door elkaar in het Gemeentepark. Het is echter geen duidelijk systeem. De paden lopen ook dood op de huidige parking.



pad langs het Rode Kruis



krusing van paden



de doorsteek langs het Gemeentehuis



de zachte verbindingen in het Gemeentepark

Concept01: Een duidelijke centrale open ruimte

De open ruimte is een belangrijke kwaliteit van het Gemeentepark. We willen deze dan ook maximaal bewaren. We zullen het open grasveld echter centraler in het binnenbouwblok leggen en een meer duidelijke afbakening geven. Deze duidelijke open ruimte wordt de identiteit van het Gemeentepark.



Een centrale open ruimte in het Gemeentepark

2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT**

BOUWBLOK GEMEENTEPARK

Concept02: Een patroon van bomen versterkt de leesbaarheid

De centrale open ruimte houden we zoveel mogelijk vrij van bomen. De rand zullen we echter structureren aan de hand van bomen. Het patroon van bomen versterkt dus het onderscheid tussen de centrale open ruimte en de rand.



Een patroon van bomen

Concept 03: Meer voorkanten naar de binnenkant

De verschillende publieke functies moeten een gezicht naar het Gemeenteplein toe krijgen. Zowel de sporthal als het OCMW heeft uitbreidingplannen. Deze uitbreiding zou kunnen gebruikt worden om een nieuwe voorkant te maken. We creëren ook een aantal nieuwe kavels langs het Gemeentepark.



Nieuwe voorkanten naar het Gemeentepark



Meer visibiliteit voor de school naar het Gemeentepark toe



Een referentiebeeld van grastrappen. Deze zouden een natuurlijke buitentribune kunnen vormen voor het CC

Concept 04: Tussenruimtes worden opgeladen met functies

De speeltuin kan bewaard blijven op zijn huidige locatie. We reorganiseren de kiss&ride en fietsenstalling voor de school. We maken een meer compacte parking. Aan het CC werken we met een talud waarin een we grastrappen als buitentribune verwerken.



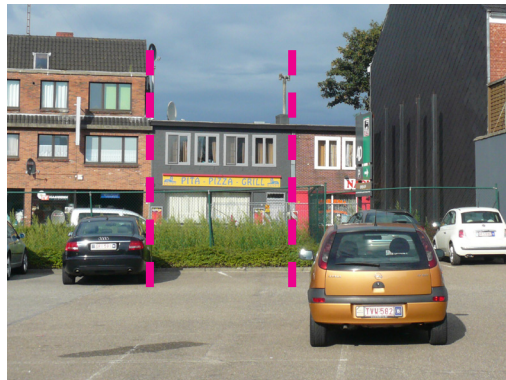
De functies in de tussenruimtes

2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT**

BOUWBLOK GEMEENTEPARK



De bestaande Kerkstraat



Mogelijkheid van doorsteek naar de Peperstraat

Concept 05: Een nieuwe, beter ontsloten parking

We voorzien een compactere parking, met meer parkeerplaatsen. We hebben onderzocht of er geen meer centrale ontsluiting van de parking zou kunnen worden gevonden. De beste mogelijkheid hiervoor is een nieuwe toegang te maken door de Kerkstraat te verlengen tot aan de Peperstraat. Deze nieuwe toegang kan, omwille van de beperkte breedte enkel een inrit voor de parking zijn.



Een nieuwe, beter ontsloten parking



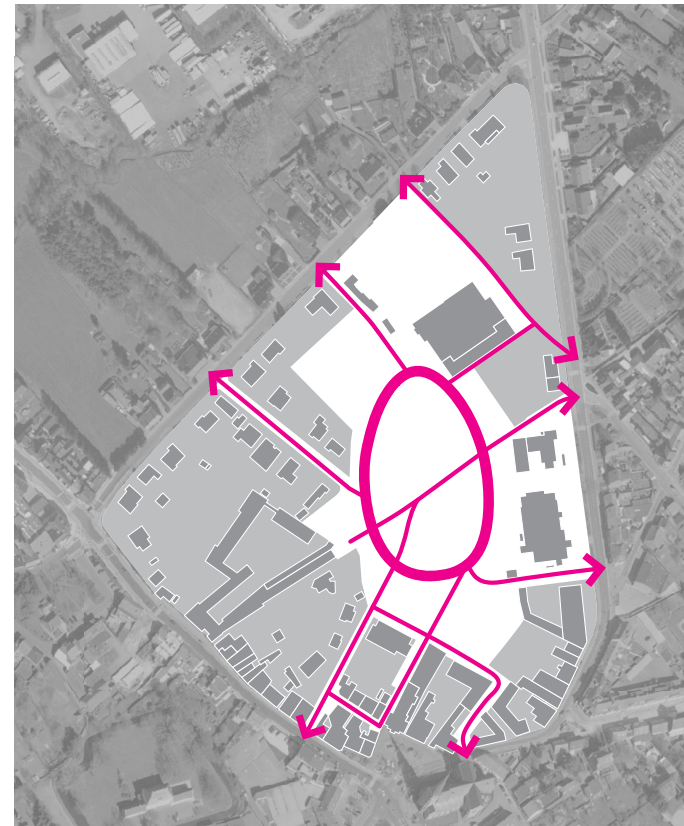
De kavel van de oude brouwerij grenst aan deze hoek van de parking. Een nieuwe doorsteek zou deze achterkant opladen



de oude brouwerij

Concept 06: Een duidelijk netwerk voor zacht verkeer

De begrenzing van de centrale open ruimte kan een verdelend pad zijn dat de leesbaarheid van het netwerk voor zacht verkeer sterk kan verbeteren. We voorzien een nieuwe doorsteek voor zacht verkeer over de kavel van de oude brouwerij.



het netwerk voor zacht verkeer

2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT**

BOUWBLOK GEMEENTEPARK



overzichtplan van het bouwblok van het Gemeentepark



Luchtfoto van het bouwblok van de Vest

2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT**

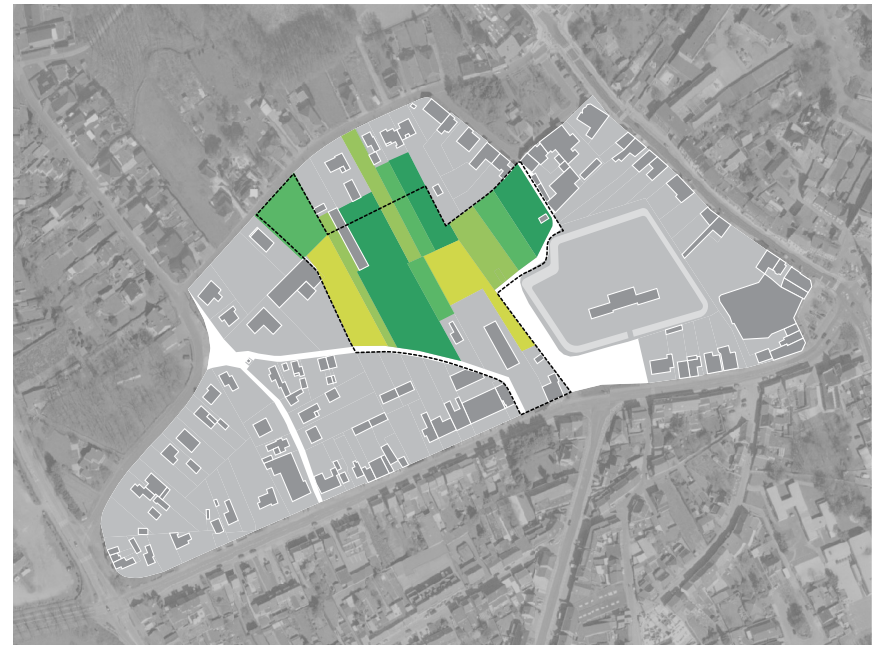
BOUWBLOK DE VEST



Open ruimte

In het bouwblok van de Vest is er nog heel wat open ruimte. Er is uiteraard het park van de Vest zelf, maar verder is er nog heel wat groene open ruimte in het binnengebied. Deze open ruimte is een belangrijke potentie in het centrum van Retie. Anderzijds ligt dit binnengebied volledig binnen woonzone op het gewestplan. In principe zou de zone vandaag dus al als woonontwikkeling kunnen gerealiseerd worden. Vandaar dat wij ons de taak stellen om de randvoorwaarden op te maken waarbinnen een nieuwe ontwikkeling op een kwalitatieve manier zou kunnen gebeuren.

Op basis van de lege percelen bakenen we een zone af die we als projectzone nemen voor een nieuwe invulling van het binnenbouwblok. Dit is de zwarte lijn op het onderstaande schema.



Kaartje met aanduiding van de open percelen



Auto-ontsluiting

Het bouwblok wordt afgebakend door de Peperstraat, de Passtraat en de Kasteelstraat, de Hobrugstraat en de Burchtstraat. Vandaag kan men niet doorheen het bouwblok rijden. Via het Staarpad worden wel enkele eigendommen ontsloten maar het is zeker niet bedoeld (en geschikt) als autoweg. Daarvoor is het Staarpad ook veel te smal. De parking aan de Vest kan bereikt worden vanop de Passtraat.



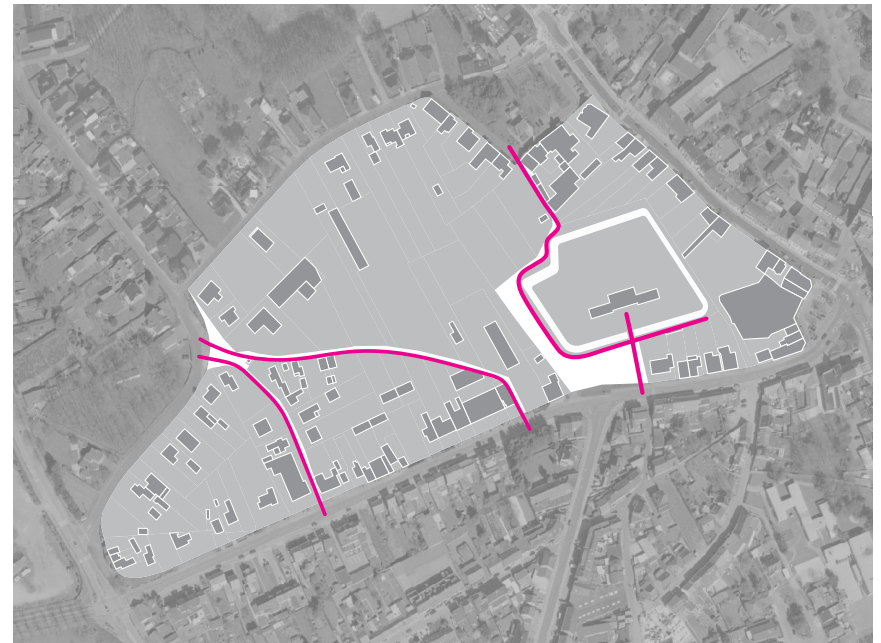
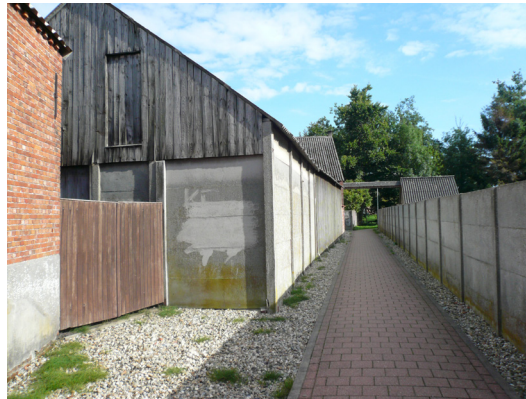
Kaartje met aanduiding van de auto-ontsluiting

2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT**

BOUWBLOK DE VEST

Verbindingen voor zacht verkeer

Het zacht verkeer volgt grotendeels dezelfde routes. Het Staarpad verbindt 't Schijf met de Kasteelstraat. Er is wel een bijkomende doorgaande verbinding voor zacht verkeer van de Vest naar de Nederstraat. Vanop deze zachte routes is er wel, buiten het park van de Vest, weinig te merken van de open ruimte in het bouwblok. Deze zouden dus beter aan elkaar gekoppeld kunnen worden.



Kaartje met aanduiding van de zachte verbindingen

Concept 01: twee lussen als auto-ontsluiting

Wanneer we denken aan de ontwikkeling van dit woongebied hebben we uiteraard een geschikte auto-ontsluiting nodig. We willen geen nieuwe sluiproute creëren en we willen zo weinig mogelijk conflicten tussen het zacht en het gemotoriseerd verkeer. Vandaar dat we kiezen voor een noordelijke lus, vanaf de Nederstraat doorheen het gebied naar de Burchtstraat, en een zuidelijke lus, vanaf de Hobrugstraat naar de Passtraat. Het voordeel van deze laatste lus is dat deze de functie van het Staarpad op een meer kwalitatieve manier kan overnemen.



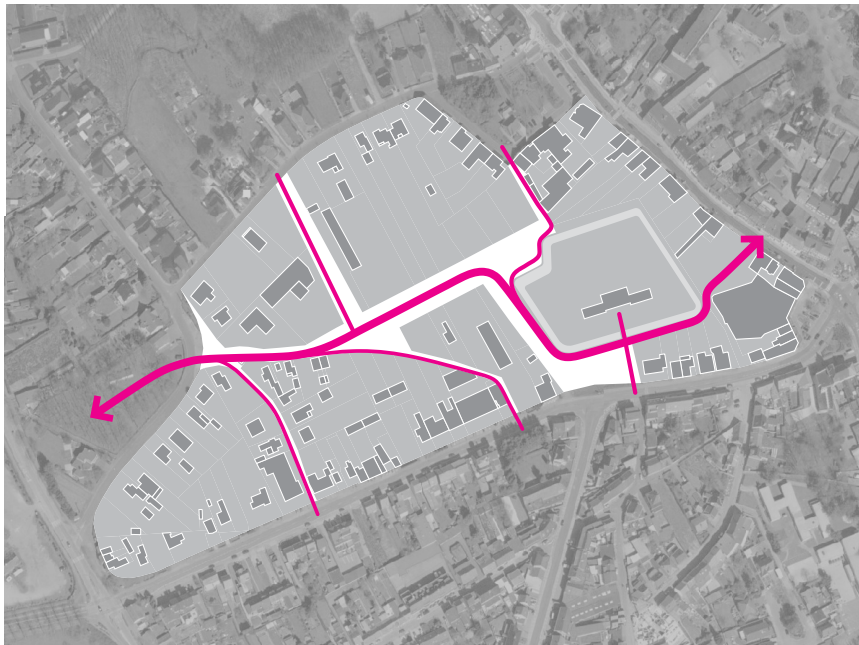
Concept auto-ontsluiting

2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT**

BOUWBLOK DE VEST

Concept 02: een centrale verbinding voor zacht verkeer

Complementair aan de auto-ontsluiting kunnen we nu een centrale verbinding voor zacht verkeer voorzien. Deze verbinding kan vanaf de Peperstraat, via de voorkant van de Vest, via de parking van de Vest, via het binnengebied, helemaal tot aan 't Schijf lopen zonder daarbij één autostraat te kruisen. Deze verbinding is een interessante aanvulling op het systeem van zachte verbindingen in de kern van Retie. Zoals gezegd in het hoofdstuk van het Gemeentepark zou via een verlenging van de Kerkstraat tot aan de Peperstraat deze verbinding, dwars doorheen het Gemeentepark, helemaal door kunnen lopen tot aan het Weverspad.



Concept zacht verkeer

Concept 03: de groene gebieden in de kern verbonden

We houden een centrale langwerpige groene open ruimte over in het binnenbouwblok die als verbinding tussen de Vest en 't Schijf dient. Bomenrijen kunnen deze verbinding onderstrepen.



Concept groene verbinding

Concept 04: wonen in het groen

Langsheen de beide ontsluitingswegen kunnen we nieuwe woningen ontwikkelen. Het is belangrijk dat deze nieuwe ontwikkeling het groene karakter van dit binnengebied onderstreept. Anderzijds verwachten we toch ook dat een nieuwe woonontwikkeling in het centrum van Retie een bepaalde densiteit haalt. We zien ook de mogelijkheid om de rand langsheen de parking van de Vest af werken met een nieuw woonproject. Het bestaande gebouw langs de Kasteelstraat zou hier deel van kunnen uitmaken.



Concept woonontwikkeling

2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT**

BOUWBLOK DE VEST



overzichtplan van het bouwblok de Vest



Luchtfoto van de zone Delhaize

2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT**

ZOOM OP DELHAIZE



De onderdoorsteek van de Peperstraat naar het Gemeentepark

Delhaize: bestaande toestand

Uit de onderzoeken voor het Gemeentepark en de Vest is gebleken dat er een zeer strategische verbinding tussen beide bouwblokken kan gemaakt worden ter hoogte van de parking van Delhaize. Vandaag is er een verbinding aan de kant van het Gemeentepark via een smalle onderdoorsteek. Over de parking van Delhaize is er geen doorsteek naar de Vest.



bestaande toestand parking Delhaize



langsheen deze gevel zou de verbinding voor zacht verkeer kunnen komen

Delhaize: herinrichting parking

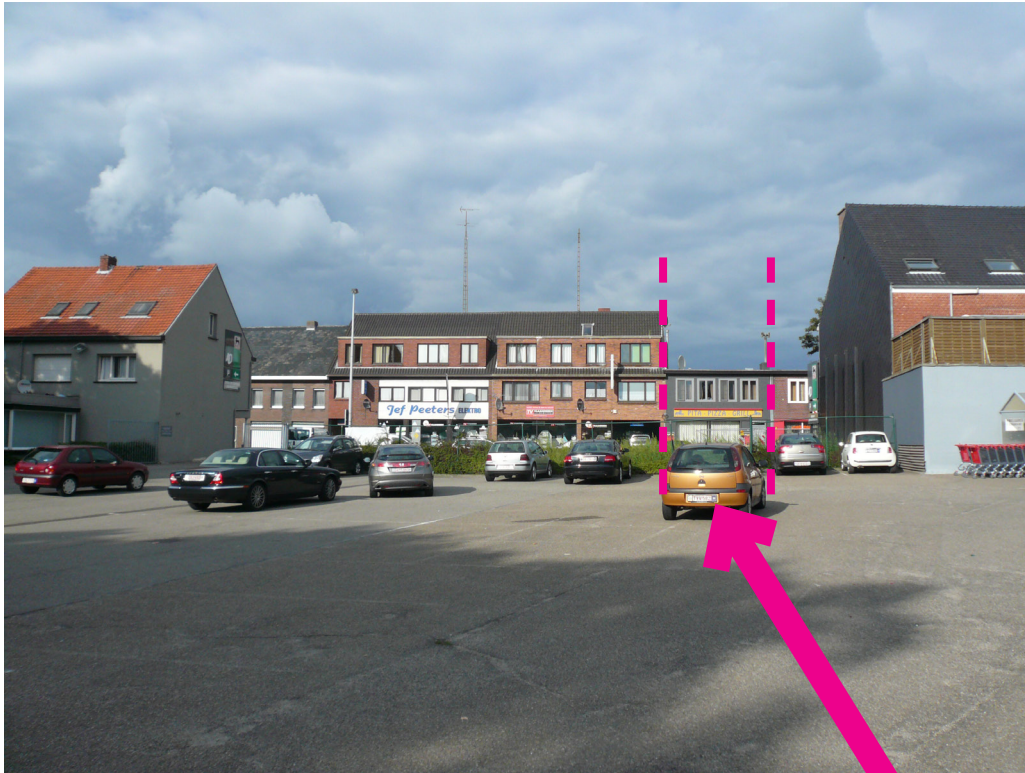
Een eerste minimale ingreep zou de herinrichting van de parking van de Delhaize kunnen zijn om een oversteek voor zacht verkeer mogelijk te maken. Dit is ook opgenomen binnen de huidige plannen voor de herinrichting van de parking. Er kan ook een doorsteek gecreëerd worden naar het pad voor de Vest.



herinrichting parking Delhaize

2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT**

ZOOM OP DELHAIZE



kavel die doorsteek kan geven vanuit de Peperstraat naar de Kerkstraat

Delhaize: nieuwe doorsteek naar het Gemeentepark

Een tweede, meer ingrijpende, ingreep zou de doorbraak vanuit de Peperstraat naar de Kerkstraat kunnen zijn. Hiermee ontstaat een rechtstreekse verbinding. We kunnen als het ware vanuit het Gemeentepark, de Vest zien. Deze nieuwe doorsteek sluit naadloos aan op de zachte verbinding over de parking van Delhaize.



Kerkstraat sluit aan op de doorsteek over parking Delhaize



De anonieme gevel van Delhaize langs de Markt

Vandaag is de Delhaize aan de Markt gelegen. Deze functie brengt heel wat bezoekers naar het centrum van Retie. Het is dus een belangrijke functie voor de leefbaarheid van Retie, die we zeker in het centrum willen houden. Anderzijds wordt vandaag een belangrijk stuk van de gevellengte op de Markt geclaimd door de anonieme voorkant van de winkel. Dit zou een uitgelezen plek kunnen zijn voor horeca en terrasjes die de Markt verlevendigen.

Delhaize: een nieuwe gevel voor de Markt

Daarom ontwikkelden we een voorstel waarbij de Delhaize zou verhuizen naar de locatie van de parking aan de Peperstraat. Het parkeren zou ondergronds onder de winkel kunnen worden georganiseerd. Langs de Peperstraat zouden er bovenop de winkel nog enkele verdiepingen met bijkomende woonontwikkeling kunnen worden geplaatst. De doorsteek die uitgaat op de Peperstraat en de Passtraat zou kunnen worden uitgewerkt als een historisch straatje dat de relatie legt tussen Kerkstraat en Molenstraat. Hierlangs zouden enkele nieuwe woningen uitkijkend op de Vest kunnen worden gebouwd. Langs de Markt krijgen we dan de mogelijkheid om een nieuw bouwvolume te voorzien met horeca of andere activiteiten gerelateerd aan de Markt op de gelijkvloerse verdieping.

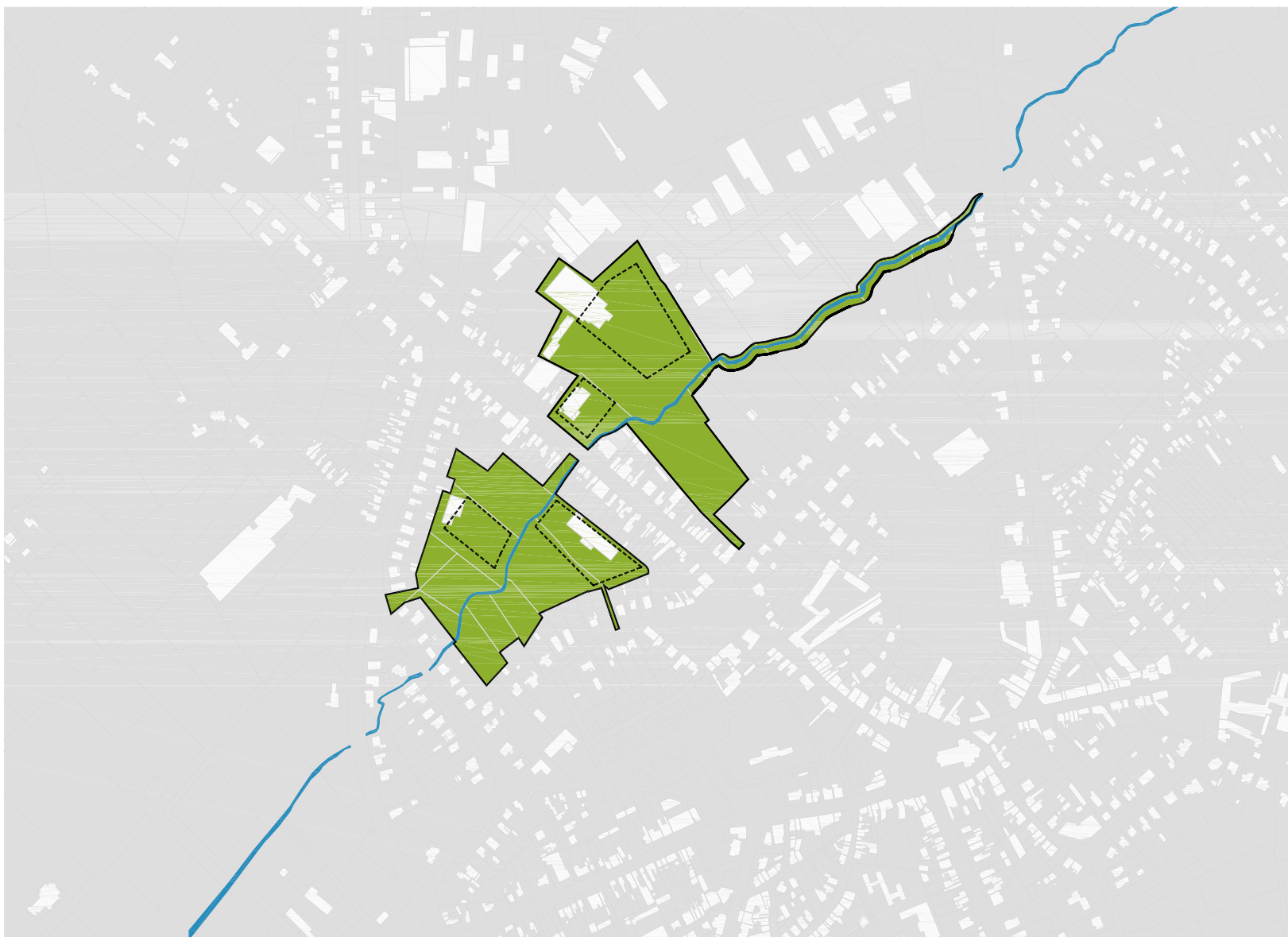


Schema van een mogelijke verplaatsing van de winkel naar de Peperstraat

2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT** **ZOOM OP DELHAIZE**



overzichtplan van het bouwblok Delhaize





2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT** **HET KLEIN NEETJE IN HET CENTRUM**

Situering

Het Klein Neetje is één van de zeven Neten die door Retie stroomt. De beek is op slechts 400 meter van de Markt gelegen. Het kruist de Turnhoutsebaan, Europalaan en Pijlstraat, en de Retiese tennisclub 'De Bempdeken's', de meisjeschiro, supermarkt de Lidl, de Reties dansschool grenzen aan de beek. Desondanks ligt de beek verscholen in het centrum.

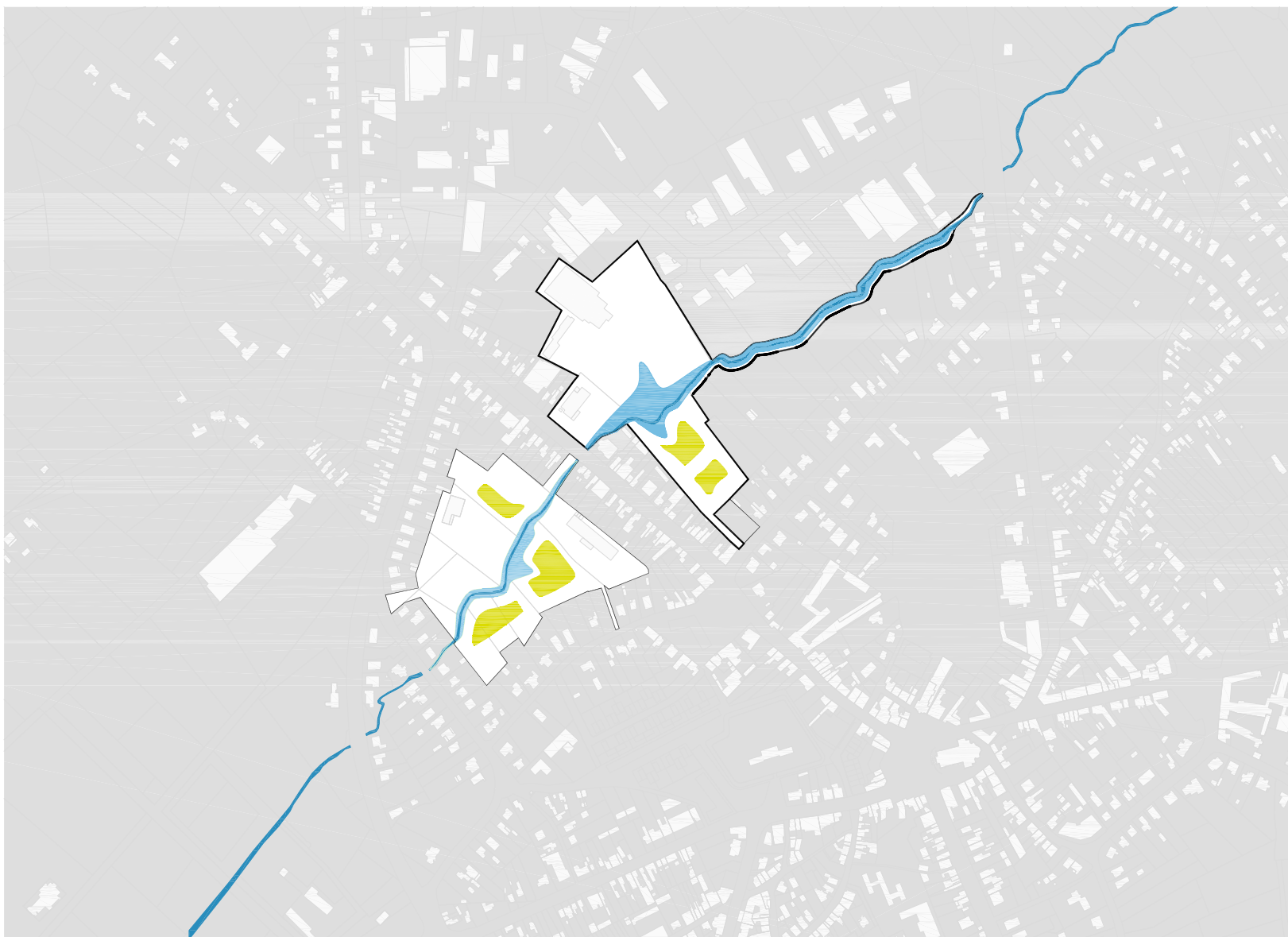
Het Klein Neetje maakt deel uit van het Netebekken en behoort tot één van de bovenlopen van de Kleine Nete. Ze vindt haar oorsprong ter hoogte van Reties Goor, en verloopt langs open velden via het dorp en het Kasteel du Four naar de Kleine Nete.

Voor de twee noordelijke bouwblokken is het Klein Neetje de structuurbepalend. Binnen het kader van het masterplan voor de dorpskern worden binnen deze bouwblokken drie opgaven gedefinieerd: ruimte voor water, toegankelijkheid van de beekvallei en beeldkwaliteit van het beeklandschap.

Nagenoeg elke gemeente in Vlaanderen zal zich de komende jaren moeten buigen over het thema water. Het decreet Integraal Waterbeleid (2003) en Vlaamse Waterbeleidsnota beschrijven een aantal krachtlijnen die vervolgens in een beheerplan per deelbekken dienen te worden uitgewerkt. Deze krachtlijnen gaan in de eerste plaats over het vasthouden, het bergen en het vertraagd afvoeren van water. Het doel is met andere woorden ruimte te geven aan water, zodat andere plekken gevrijwaard blijven van overstroming.

Gekoppeld aan deze waterproblematiek ligt er tevens een opgave in het verbeteren van de recreatieve functie van de beekvalleien. Het klein Neetje maakt een verbinding tussen Reties Goor en Kasteel Du Four dwars door het centrum. Op grotere schaal maakt het Klein Neetje deel uit van het hele Netebekken, die een hele reeks groengebieden met elkaar verbinden. We zien hier een interessante mogelijkheid om de recreatieve functie te versterken, waarbij de beekvallei deel kan worden van het bestaande netwerk van trage wegen in de kern van Retie, gekoppeld aan het grotere recreatieve netwerk.

Een derde opgave is gericht op de beeldkwaliteit van de omgeving rond het Klein Neetje. Waar de beek vaak verdrukt ligt achter de kavelgrenzen, kan het meer een identiteitsdrager worden in de twee bouwblokken.



2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT**

HET KLEIN NEETJE IN HET CENTRUM

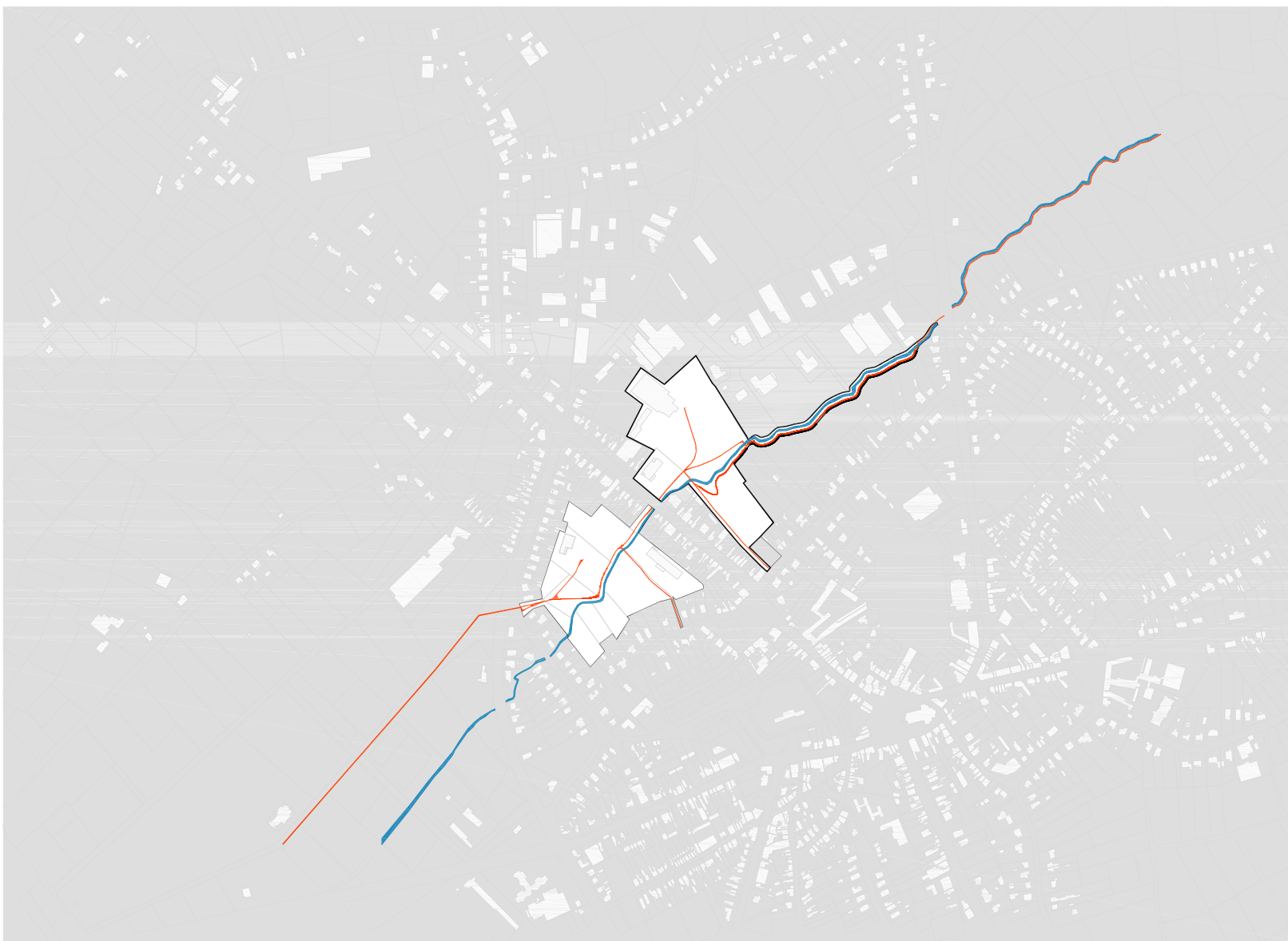
Ruimte voor water

Meer ruimte geven aan water is binnen het ontwerp onderzoek opgevat door enerzijds de bedding van het Klein Neetje te verbreden, en anderzijds door een aantal graslanden te reserveren als tijdelijke buffering. Hierbij is niet zozeer vanuit een kwantitatieve berekening gewerkt, maar gekeken waar mogelijk ruimte voor water kan gereserveerd worden.

Door het afschuinen van de steile oevers van het Klein Neetje, ontstaat er binnen de bestaande bedding meer volume voor water. Behalve dat het water vertraagd wordt afgevoerd, ligt hier tevens een kans om de waterkwaliteit te verbeteren en de ecologische functie te versterken. Door het afschuinen van de oevers ontstaan verschillende gradiënten, die de basis vormen voor een rijke oeervervegetatie. Binnen de verbrede bedding kan het Klein Neetje ook opnieuw meer ruimte krijgen om te meanderen.

Een aantal open ruimtes langs het Klein Neetje kunnen als overloop dienen bij hevige regenval. Dit wil zeggen dat deze graslanden sporadisch en kortsrondig water kunnen opvangen. Meestal staan deze velden gewoon droog. Deze graslanden zorgen ervoor dat andere gebieden in het centrum gevrijwaard blijven van wateroverlast.





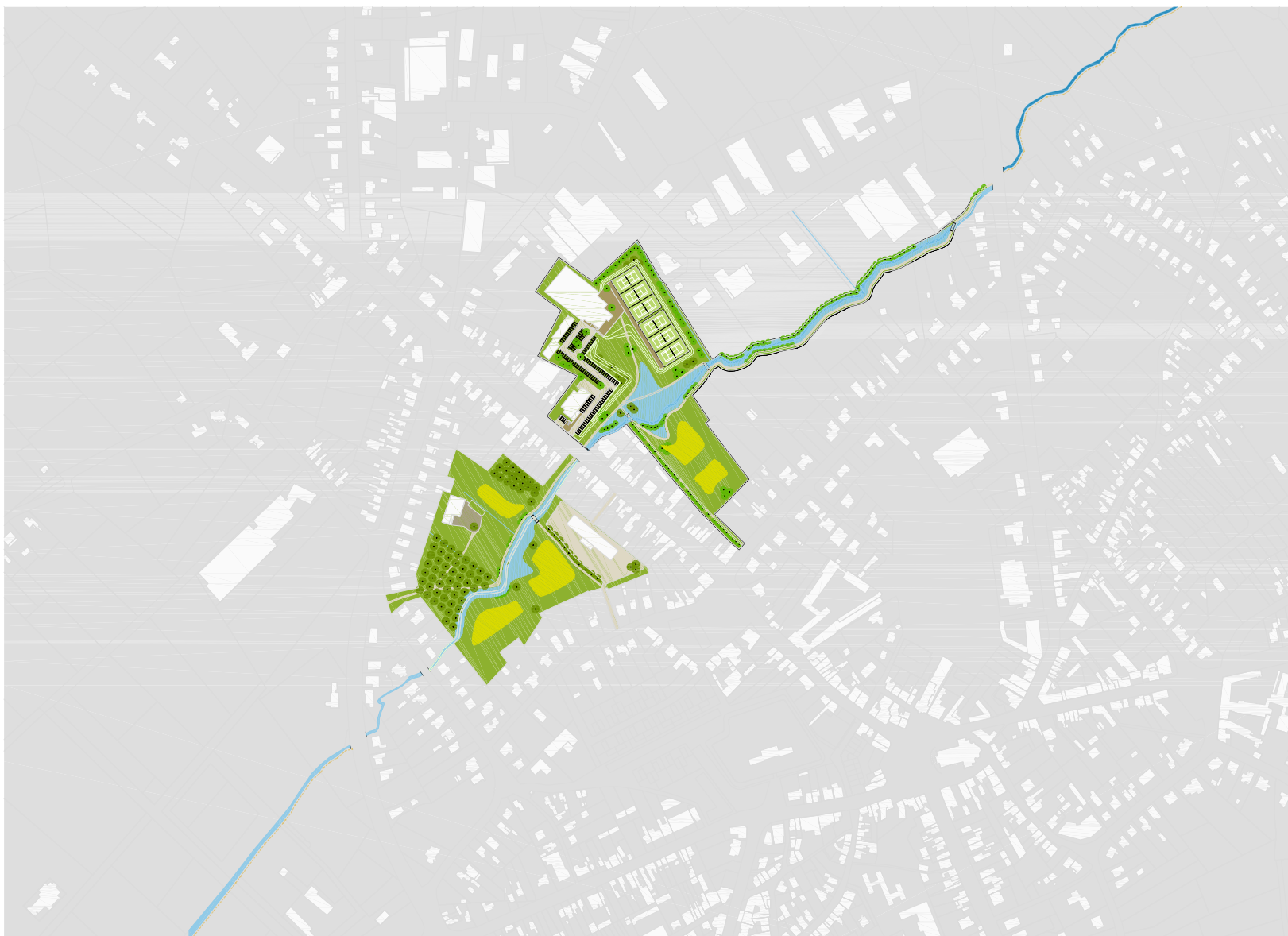
2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT** **HET KLEIN NEETJE IN HET CENTRUM**

Neteroute

Op een aantal plaatsen in het centrum is het Klein Neetje informeel en sporadisch bereikbaar langs haar oevers, Bijvoorbeeld ter hoogte van de meisjeschiro en de tennisclub de Bempdekens is het nog mogelijk om langs de beek te lopen. Op andere plaatsen, zoals tussen de tennisclub en de Europalaan is het tracé van het Klein Neetje nagenoeg volledig ontoegankelijk.

In het plan is in beeld gebracht hoe een nieuwe route langs het Klein Neetje ingepast kan worden en aangesloten worden met het dorp. Een stap verder is om dit traject in te richten als een fietspad. Hiermee kan deze route aantakken op op verschillende recreatieve netwerken uit de omgeving. Vanaf het Klein Neetje kan dan op een landschappelijke manier de Kern van Retie bereikt worden. In de profilering is rekening gehouden met een servitude van 5 meter vanaf de oevers van de beek.





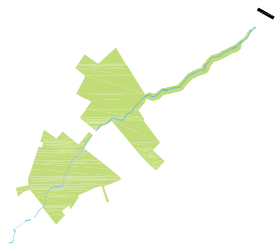
2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT** **HET KLEIN NEETJE IN HET CENTRUM**

Landschapspark Klein Neetje

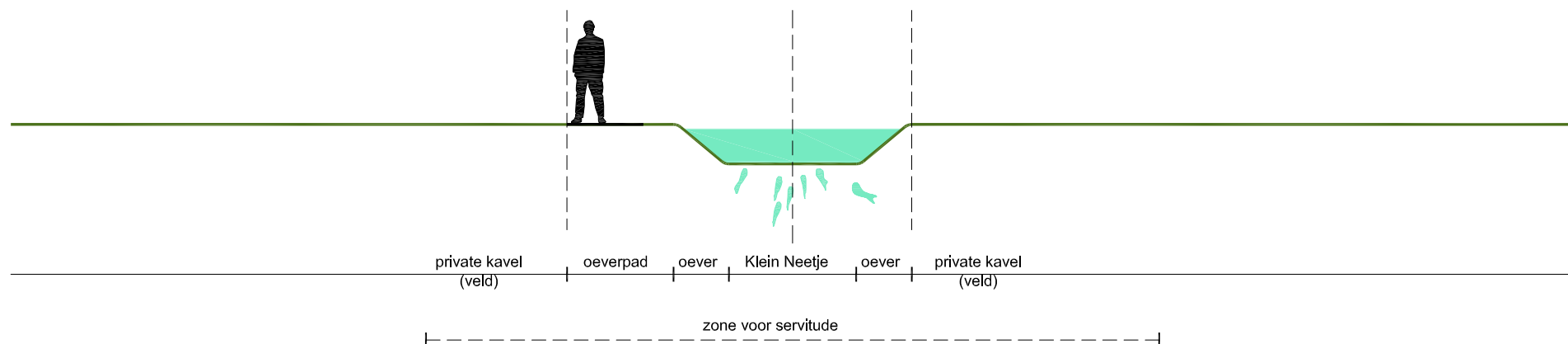
Het typische Beemdenlandschap dat van nature in de vallei van het Klein Neetje voorkomt, wordt momenteel onderdrukt door achterkanten van het industrieterrein en diverse private kavels. Er wordt voorgesteld om het Klein Neetje opnieuw als identiteitsdrager van haar eigen vallei te laten worden.

Door de flankerende open ruimtes te karakteriseren met landschapstypologie van Klein Neetje, ontstaat de mogelijkheid om het landschap tot diep in de dorpkeren te laten dooraderen. De gebieden binnen de vallei kunnen met eenzelfde landschappelijke huisstijl ingericht worden. (parkeergebieden, bruggen, routes). Het Klein Neetje kruist een de invalswegen Europalaan, Turnhoutsebaan en Pijlstraat. Op deze plekken kan de beek zichtbaar gemaakt worden..



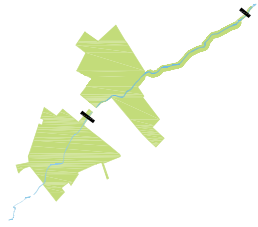


Referentieprofiel 1: oeverpad tussen bestaande bedding Klein Neetje en weilanden richting Reties Goor

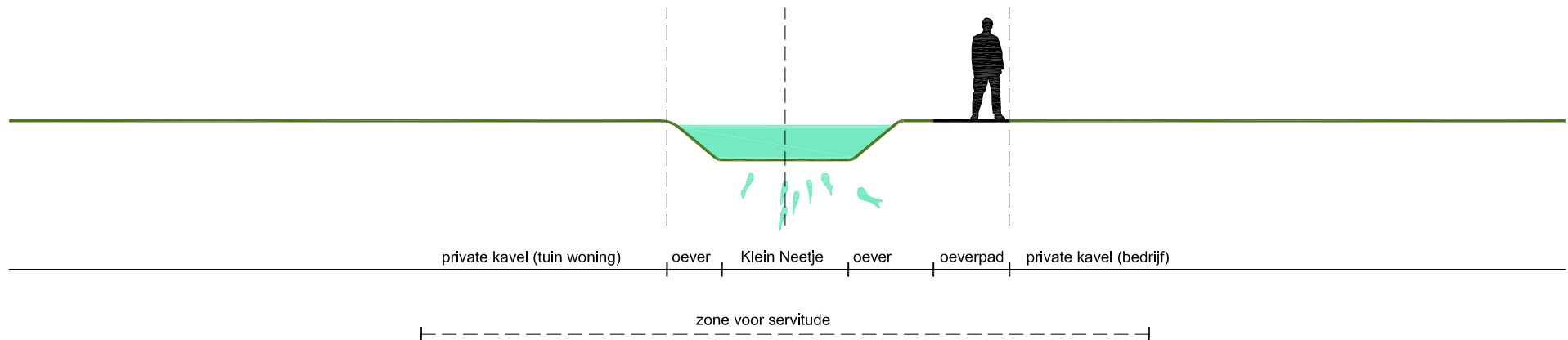


profiel 1

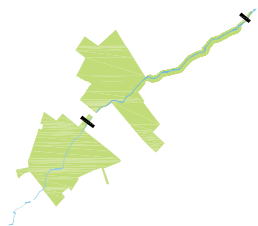
2. 4 BOUWBLOKKEN HUISSTIJL OP MAAT HET KLEIN NEETJE IN HET CENTRUM



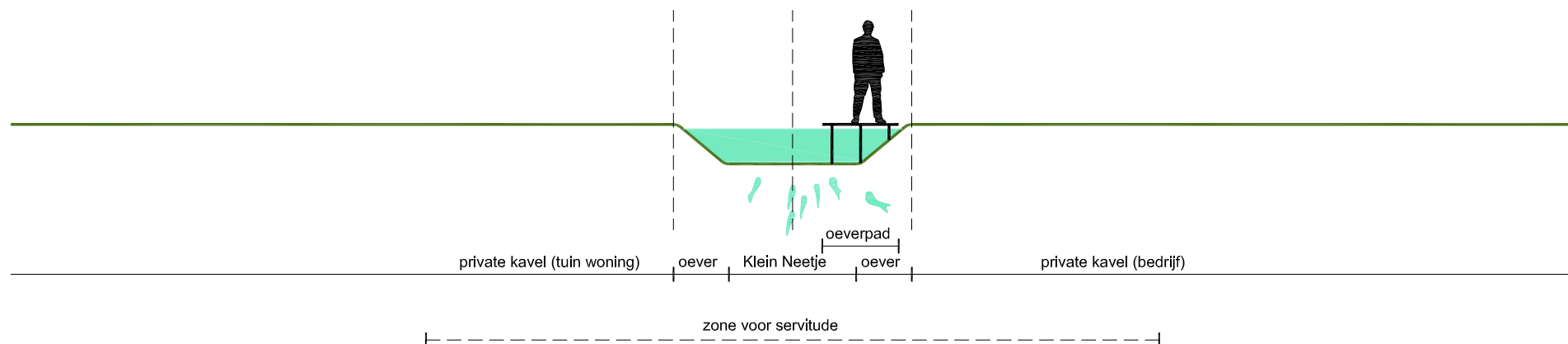
*Referentieprofiel 2a: oeverpad tussen
bestaande bedding Klein Neetje ter hoogte van
bedrijfszone en private kavel*



profiel 2a



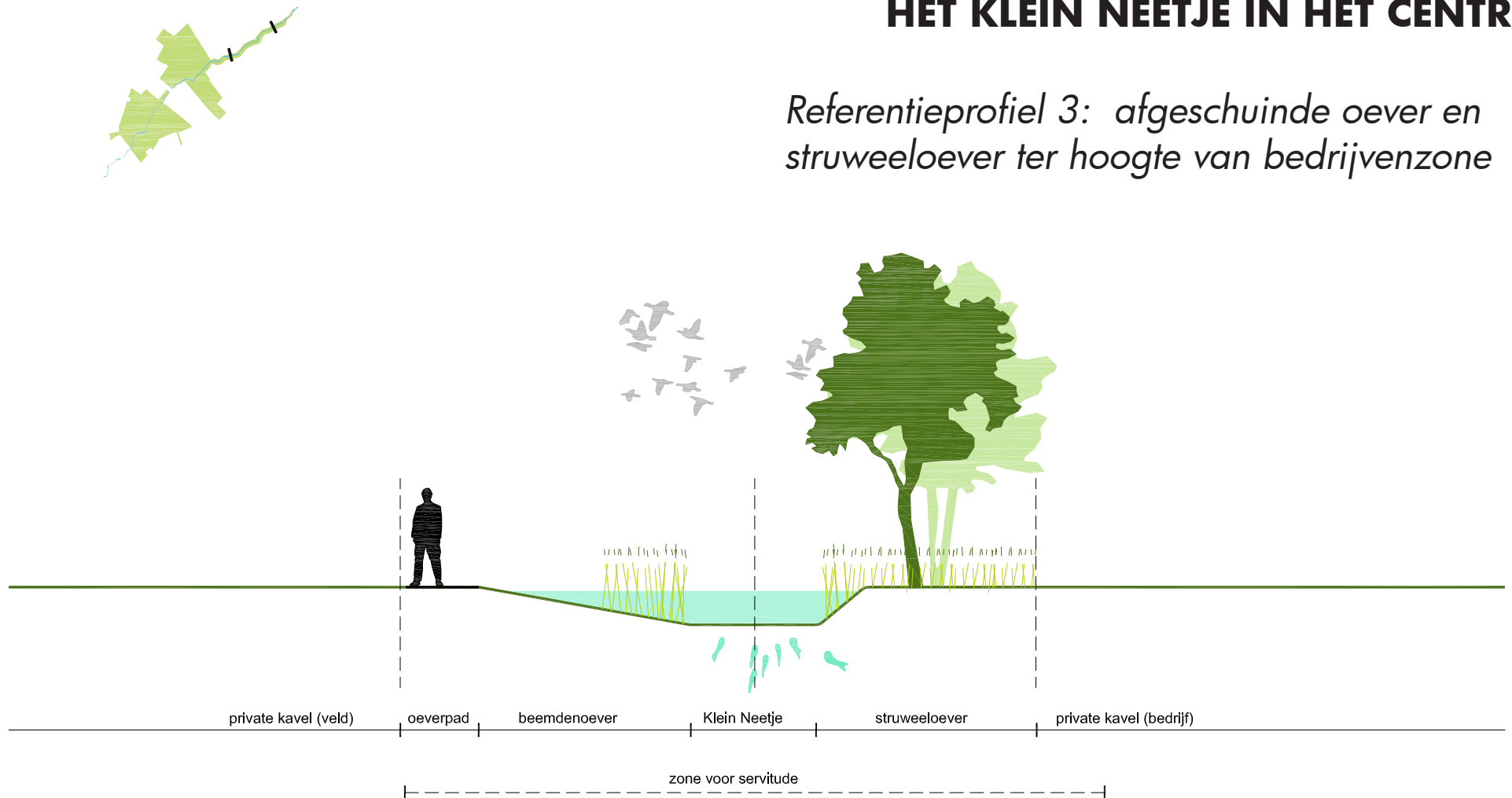
Referentieprofiel 2b: steigerpad over bestaande bedding Klein Neetje ter hoogte van bedrijvenzone en private kavel



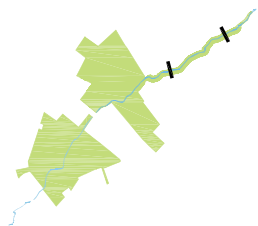
profiel 2b

2. 4 BOUWBLOKKEN **HUISSTIJL OP MAAT** **HET KLEIN NEETJE IN HET CENTRUM**

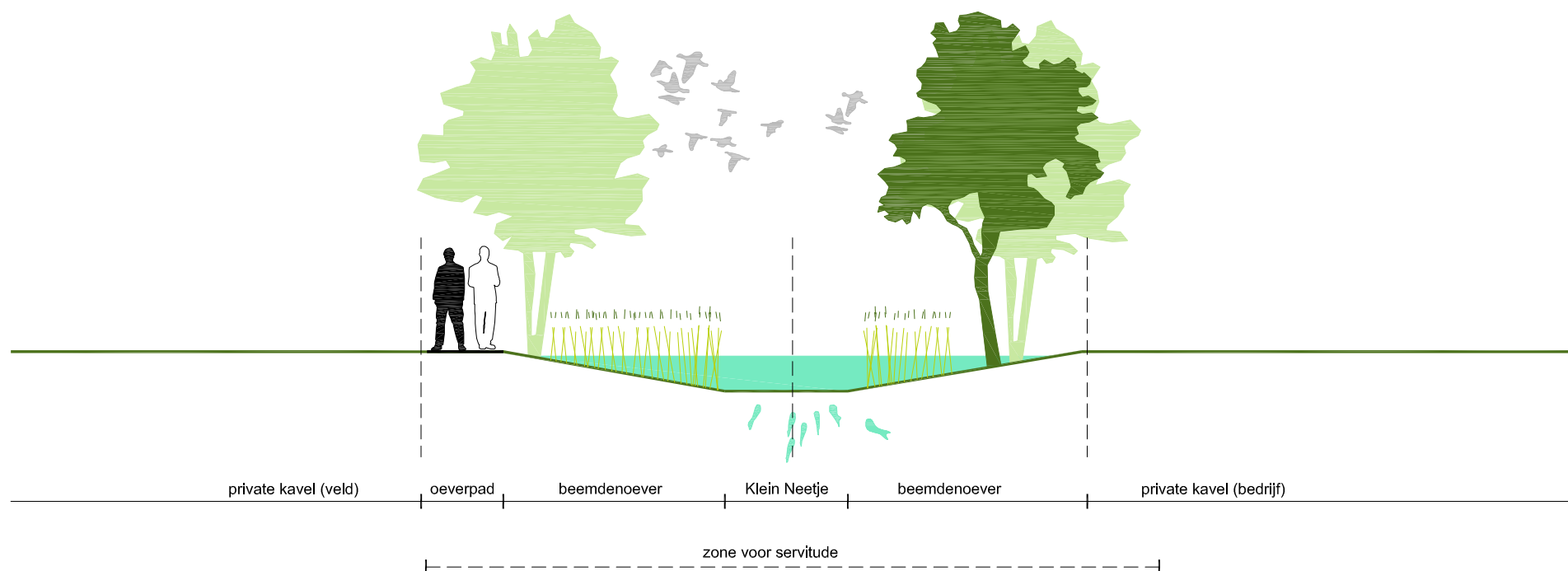
*Referentieprofiel 3: afgeschuinde oever en
struweeloever ter hoogte van bedrijvenszone*



profiel 3



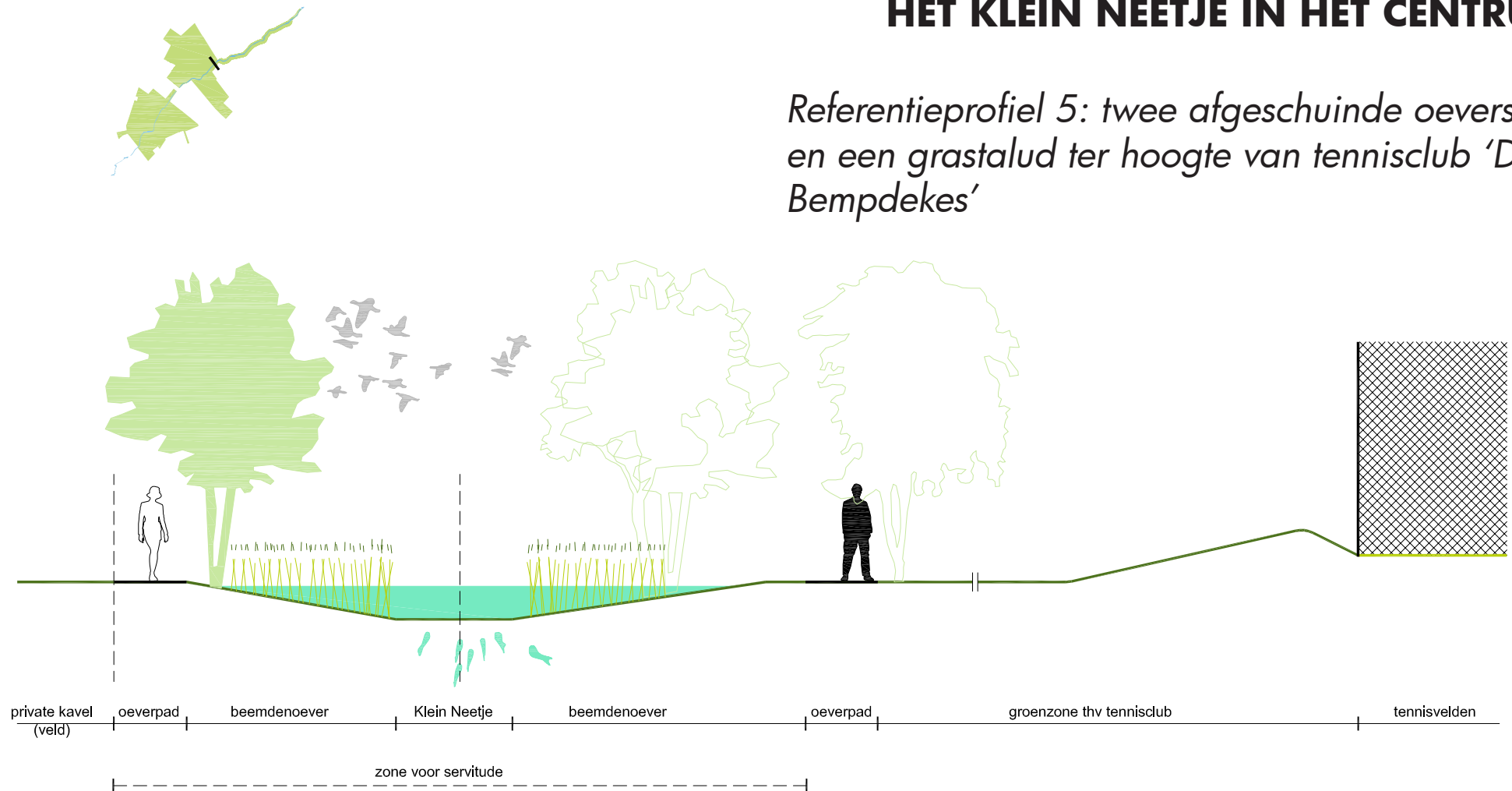
Referentieprofiel 4: twee afgeschuinde oevers met oeverpad ter hoogte van bedrijvenzone



profiel 4

2. 4 BOUWBLOKKEN HUISSTIJL OP MAAT HET KLEIN NEETJE IN HET CENTRUM

*Referentieprofiel 5: twee afgeschuinde oevers
en een grastalud ter hoogte van tennisclub 'De
Bempdekes'*



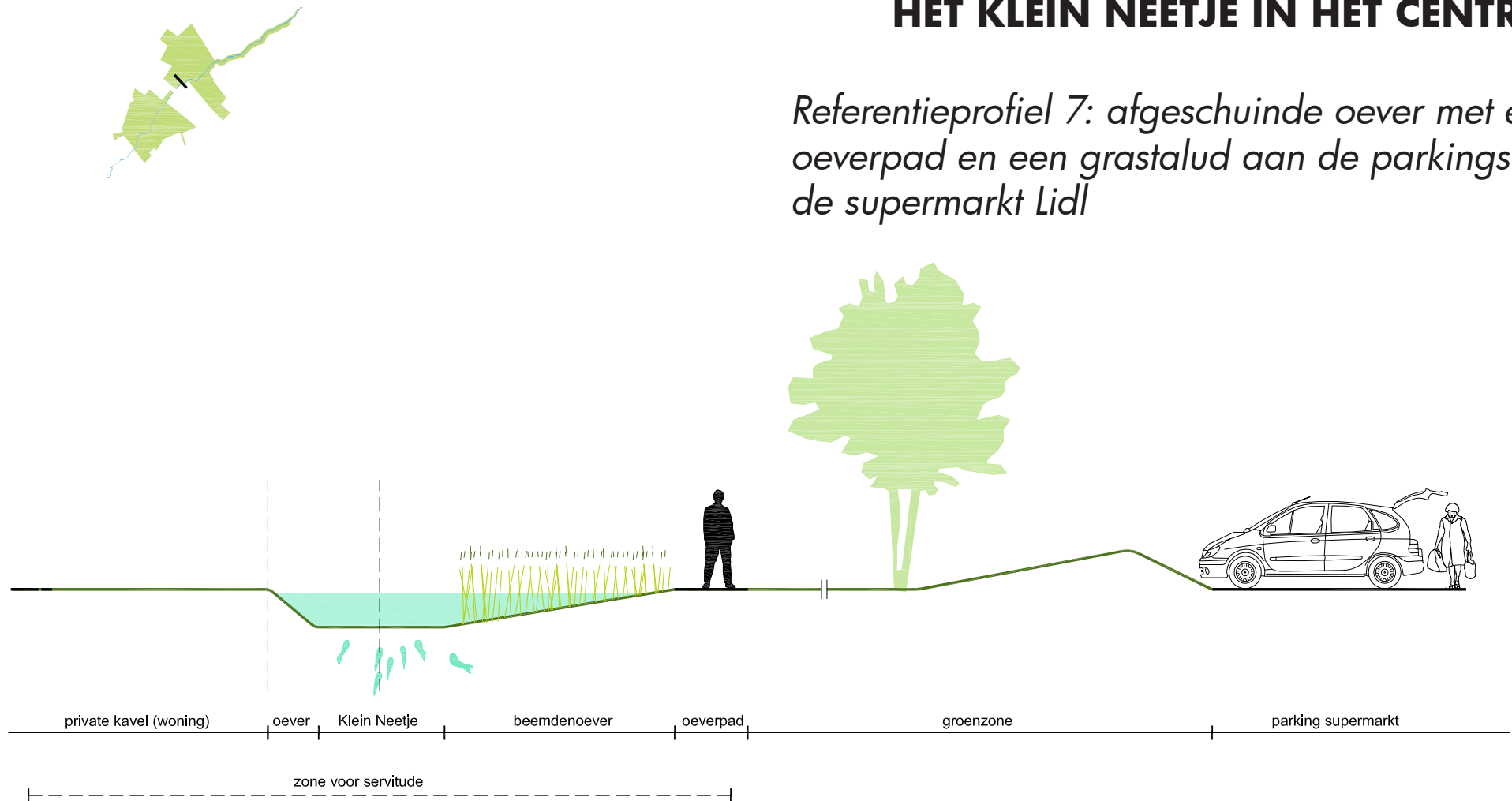
profiel 5



profiel 6

2. 4 BOUWBLOKKEN HUISSTIJL OP MAAT HET KLEIN NEETJE IN HET CENTRUM

Referentieprofiel 7: afgeschuinde oever met een oeverpad en een grastalud aan de parkings van de supermarkt Lidl



profiel 7

masterplan/beeldkwaliteitsplan, kern van Retie

3. RESULTATEN INSPRAAK

masterplan/beeldkwaliteitsplan, kern van Retie

3. RESULTATEN INSPRAAK **HUISSTIJL OP MAAT** **KLANKBORDGROEP 3**

XXX

3. RESULTATEN INSPRAAK **HUISSTIJL OP MAAT** **KLANKBORDGROEP 4**

XXX

3. RESULTATEN INSPRAAK HUISSTIJL OP MAAT **INSPRAAKTENTOONSTELLING 26 SEPTEMBER**

XXX



BRUT architecture and urban design cvba

Dansaert Centrum

Aalsstraat 7-11

1000 Brussel

tel +32 (0)2 213 37 48

info@brut-web.be

www.brut-web.be

projectverantwoordelijke: Francis De Wolf

in samenwerking met: Gunther Slagmeulder,

Vincent Van Den Broucke

LAND

LAND landschapsarchitecten

Borgerhoutsestraat 22/05

2018 Antwerpen

tel +32 (0)3 238 00 42

mail@landschapsarchitect.be

www.landschapsarchitect.be

projectverantwoordelijke: Koen Hauspy

in samenwerking met: Jos Willemsen



MINT nv

Hendrik Consciencestraat 1b

2800 Mechelen

tel +32 (0)15 560 420

mint@mintnv.be

www.mintnv.be

projectverantwoordelijke: Conrad De Poortere

in samenwerking met: Emma Desmedt, Sören Schippers



O2 Consult

Sint Elisabethstraat 38a

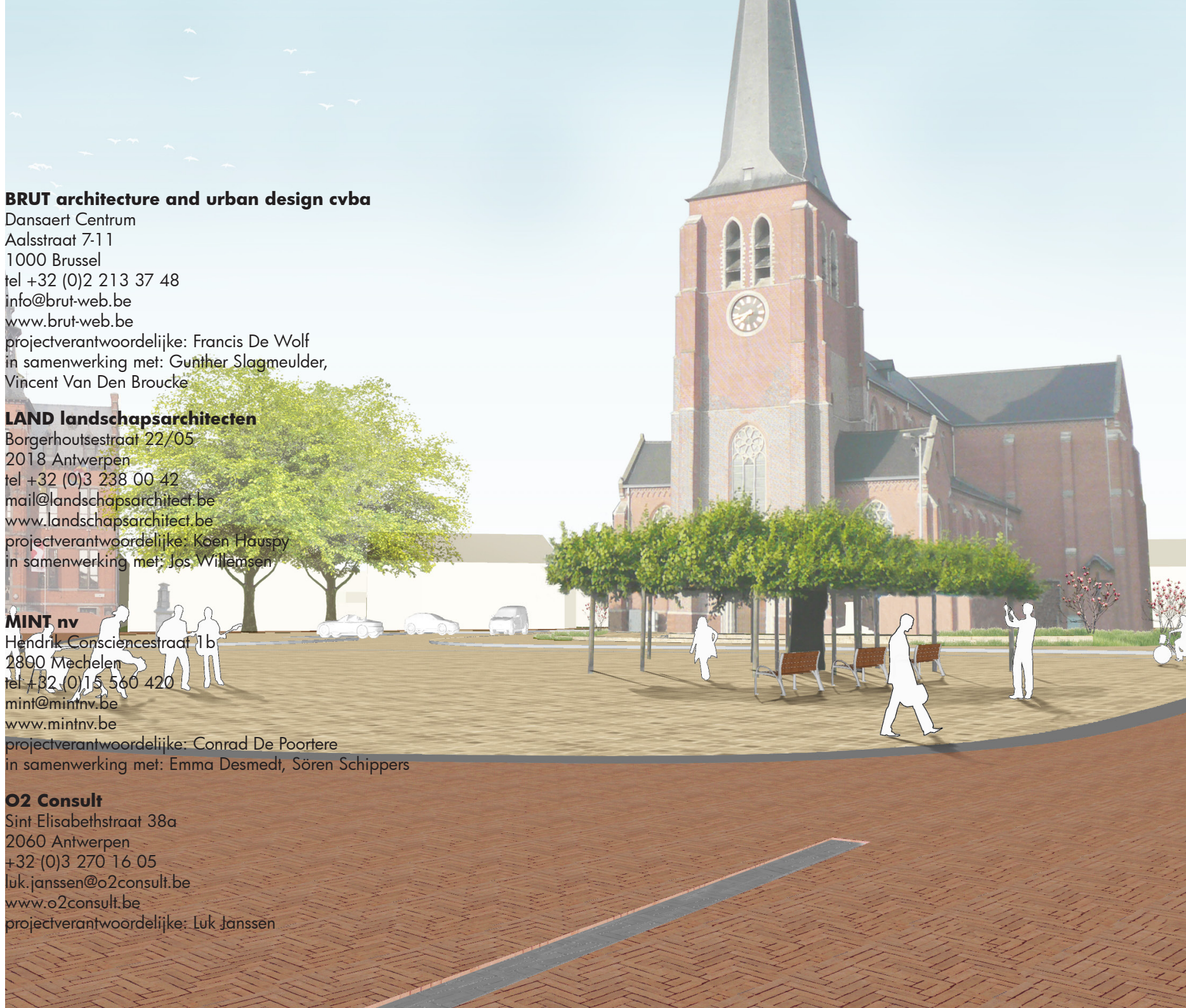
2060 Antwerpen

+32 (0)3 270 16 05

luk.janssen@o2consult.be

www.o2consult.be

projectverantwoordelijke: Luk Janssen



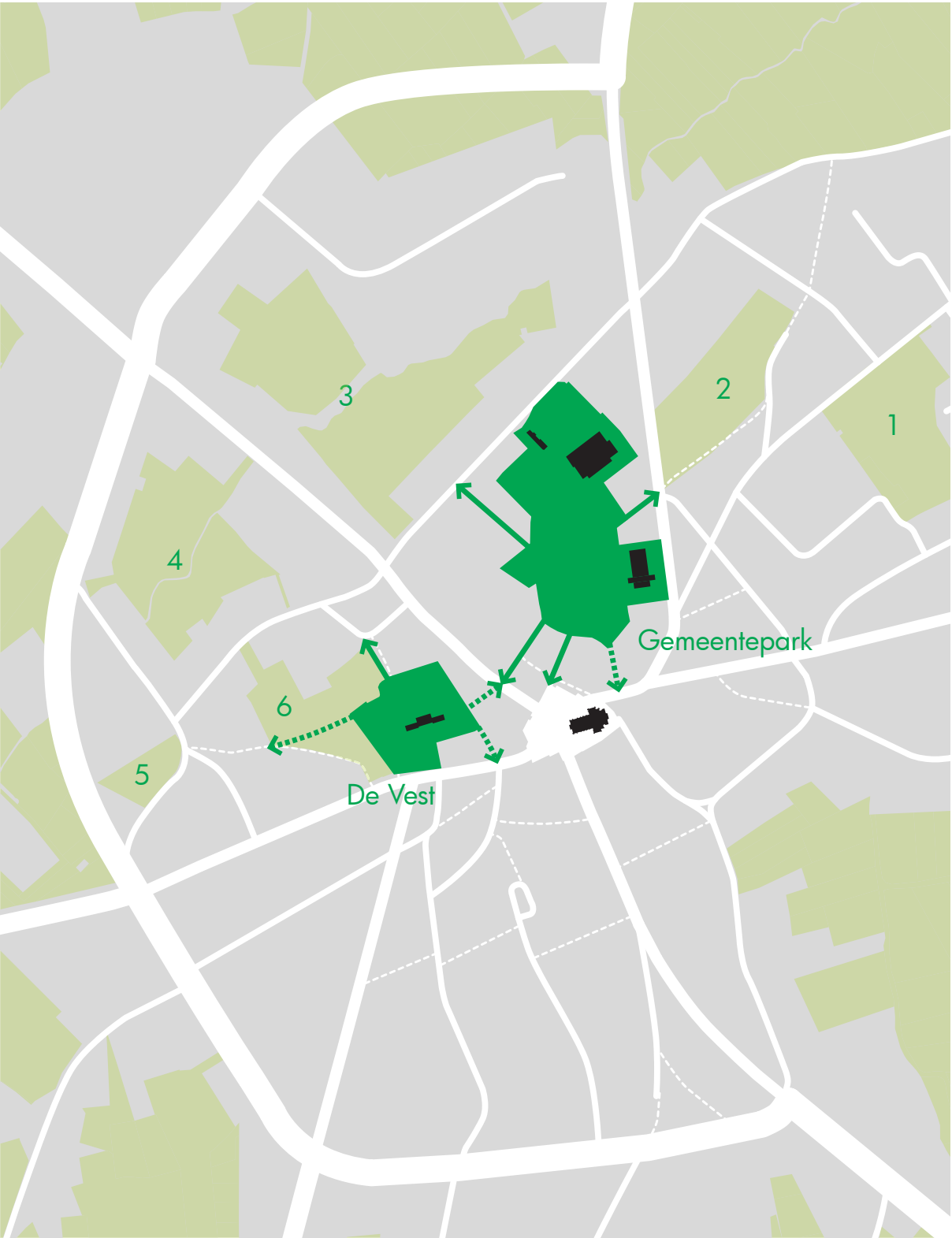
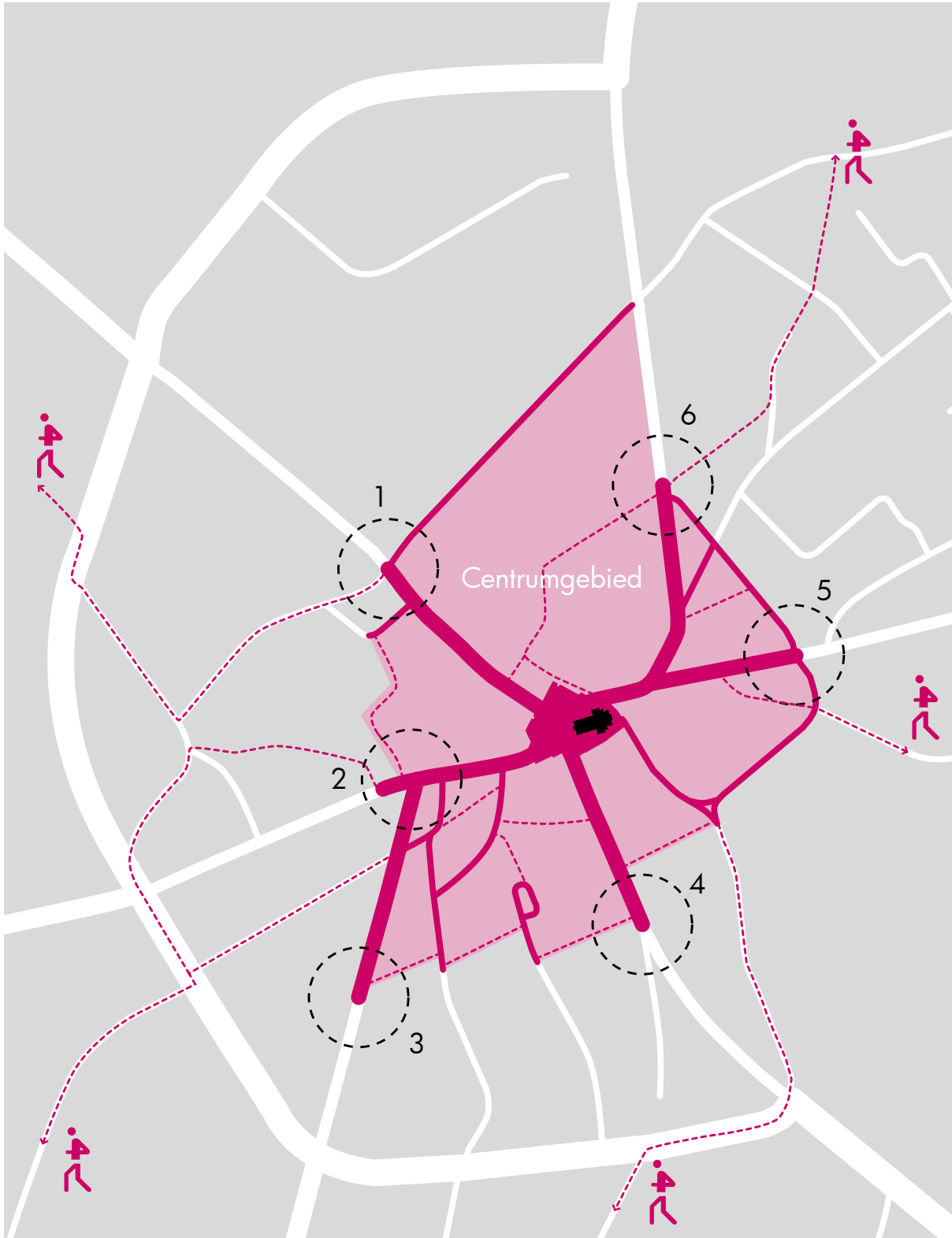
7 **Bijlage 7: Krachtlijnen Masterplan Retie**



KR1: BEREIKBAAR CENTRUMGEBIED MET VERBLIJFSKWALITEIT

De eerste krachtlijn geeft de afbakening van een centrumgebied aan. Dit is het centrale onderdeel van de kern van Retie waarbinnen we volop in willen zetten op veiligheid, toegankelijkheid voor iedereen en verblijfskwaliteit. Binnen deze zone liggen immers een aantal belangrijke publiekstrekende functies: 3 scholen, het gemeenschapscentrum, het gemeentehuis, de sporthal, de bibliotheek,... die op een gemakkelijke en veilige manier bereikt moeten kunnen worden en met elkaar verbonden moeten kunnen worden. In deze zone krijgt het zacht verkeer voorrang op de automobilist. De hele zone is afgebakend als zone 30. Het auto- en het fietsverkeer wordt gemengd, enerzijds om het autoverkeer af te remmen en anderzijds het zacht verkeer zoveel mogelijk plaats te geven. De plaats die we winnen door geen vrijliggende fietspaden te voorzien winnen we terug in verblijfsruimte.

De afbakening van deze zone gebeurt op basis van het netwerk van wandelwegen zoals we dat terugvinden in het knooproutenetwerk. Deze wandelroutes maken vaak gebruik van de vele voetgangersdoorsteeken die we in de kern van Retie terugvinden. Waar deze wandelroutes met de belangrijkste invalssassen kruisen verandert het snelheidsregime. Op de invalswegen buiten dit centrumgebied kan er een snelheidsregime van 50km/u gehanteerd worden, terwijl binnen dit centrumgebied 30km/u geldt. Deze overgangen op de invalswegen, vormen dus poorten die aanduiden dat we het centrumgebied van Retie inrijden.



KR5: OPEN RUIMTE IN HET CENTRUM ZICHTBAAR MAKEN

Vooraf in het noordelijke deel van het centrum blijven er nog grote open stukken natuurlijke ruimte over in het centrum van een aantal grote bouwblokken. In het zuiden zijn deze binnenbouwblokken bijna allemaal volledig verkaveld of staan op het punt verkaveld te worden. Het is dus des te belangrijker dat we deze open ruimtes in het noorden integreren in ons masterplan. We kunnen deze open ruimtes op elkaar afstemmen door de principes van het oorspronkelijke landschap opnieuw als structurerend principe voor deze ruimtes te gebruiken: topografie, grondtype en hydrografie. Op deze manier herstellen we voor een stuk de continuïteit van de diagonale richting van het Netelandschap.

De twee belangrijkste open ruimtes in het centrum zijn het Gemeentepark en De Vest. Deze liggen vlak bij de markt maar hebben toch een moeilijke relatie met het dorpscentrum. Gezien het beperkte aanbod aan publieke ruimte in het centrum van Retie zouden deze twee grote open ruimtes een belangrijke rol kunnen spelen in het publieke leven van Retie. Dat doen ze op dit moment echter veel te weinig.

Zowel de open ruimte aan de Asberg (1) als de open ruimte langs het Staarpad (6), aansluitend op De Vest, is grond bestemd voor woonontwikkeling. De open ruimte staat onder druk. In het masterplan kunnen we richtlijnen ontwikkelen die ervoor zorgen dat, wanneer deze gebieden voor woonontwikkeling worden aangesneden, dit op een juiste manier manier, met respect voor landschap en dorpskern, gebeurt. Hetzelfde geldt voor de gronden van de tennisclub langsheen het Kleine Neeftje (3). Deze gronden zijn bestemd als bedrijventerein.

KR2: DUIDELIJK PARKEERSYSTEEM

We willen enerzijds het aanbod aan parkeerplaatsen optimaliseren en beter benutten. Anderzijds willen we een diversiteit aan parkeerregimes aanbieden dat overeenkomt met de verschillende noden. Het parkeersysteem moet vooral duidelijk en leesbaar zijn en de ruimtelijk gewenste structuur onderstrepen. We maken een onderscheid tussen lang, middellang en kort parkeren.

LANG

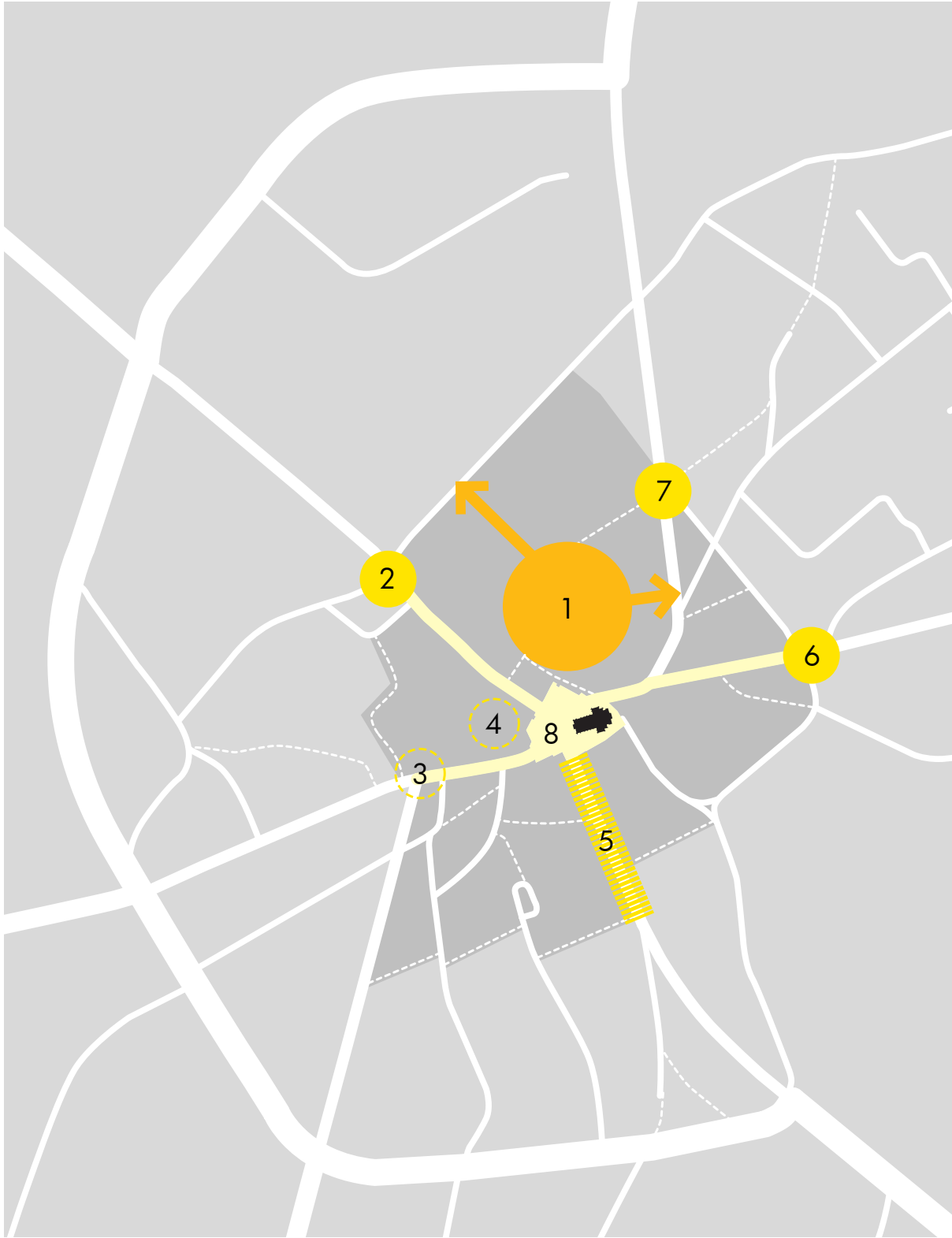
De grote parking achter het gemeentehuis is een belangrijke potentie voor Retie. Het nadeel is wel dat de parking achterin, uit het zicht, is gelegen. Deze locatie is de locatie bij uitstek om het lang parkeren van het hele centrum op te vangen. Door een duidelijk parkeerregime voor de rest van de parkeerlocaties in te voeren en te handhaven kan dit lukken. Een duidelijk, eenduidig parkeer-geleidingssysteem (=signalisatie) en betere verbindingen met het centrumgebied moeten helpen om deze parking meer kenbaar te maken.

MIDDELLANG

Aan de bibliotheek, aan het Klooster, in de Sint-Martinusstraat, aan de school in de Kloosterstraat en rond de kruising Kerkhofstraat-Hovenstraat (OCMW, GC Den Dries) voorzien we de parkeerpockets voor middellang parkeren. Ze zijn ingepland bij het binnenvaren van het centrumgebied. Het zijn kleinere parkeerclusters die mee kunnen helpen om de parkeerdruk in het centrumgebied beter te verdelen.

KORT

We voorzien kortparkeerplaatsen in de Peperstraat, de Passtraat, de Kloosterstraat en een verminderd aantal op de markt. Deze plaatsen dienen voornamelijk voor mensen die een snelle boodschap willen doen, om iemand af te zetten of voor het laden en lossen van de verschillende winkels en functies. Handhaving is zeer belangrijk om ervoor te zorgen dat deze parkeerplaatsen in de straat op de juiste manier worden gebruikt.



KR6: RETIE BOMENDORP

De Lindeboom op de markt is een van de belangrijkste bezienswaardigheden in Retie. Elke Retenaar onderkent het belang van deze plek in het collectieve geheugen van Retie. Het gemeentebestuur gaf in de projectdefinitie duidelijk te kennen dat bomen een belangrijk item zijn. In het masterplan willen we samen met hen streven naar een duidelijke strategie voor de bestaande en nieuwe bomen die de uitstraling van Retie kunnen versterken.

Willen we in het toch wel dicht bebouwde dorpsweefsel een structuur van bomen toevoegen, die voldoende plaats krijgen om voor lange tijd te kunnen meegaan, dan moeten we hiervoor plaats maken. Niet zoals voor het netwerk van pleintjes zal er maatwerk nodig zijn. We bekijken mogelijke plaatsen in detail en richten ze zo in dat er voldoende ruimte ontstaat om een mooie solitaire boom toe te voegen, die zonder problemen kan groeien. We plaatsen de bomen zo dat ze de leesbaarheid van het dorpscentrum verbeteren. Ze markeren pleintjes, kruisingen van straten en doorsteeken. Ze markeren belangrijke gebouwen en functies. We plaatsen ze zo dat ze het perspectief op de belangrijke gebouwen niet wegnemen maar net in de verf zetten. We kaderen het zicht met welgeplaatste bomen om tot een echte postkaart te komen.

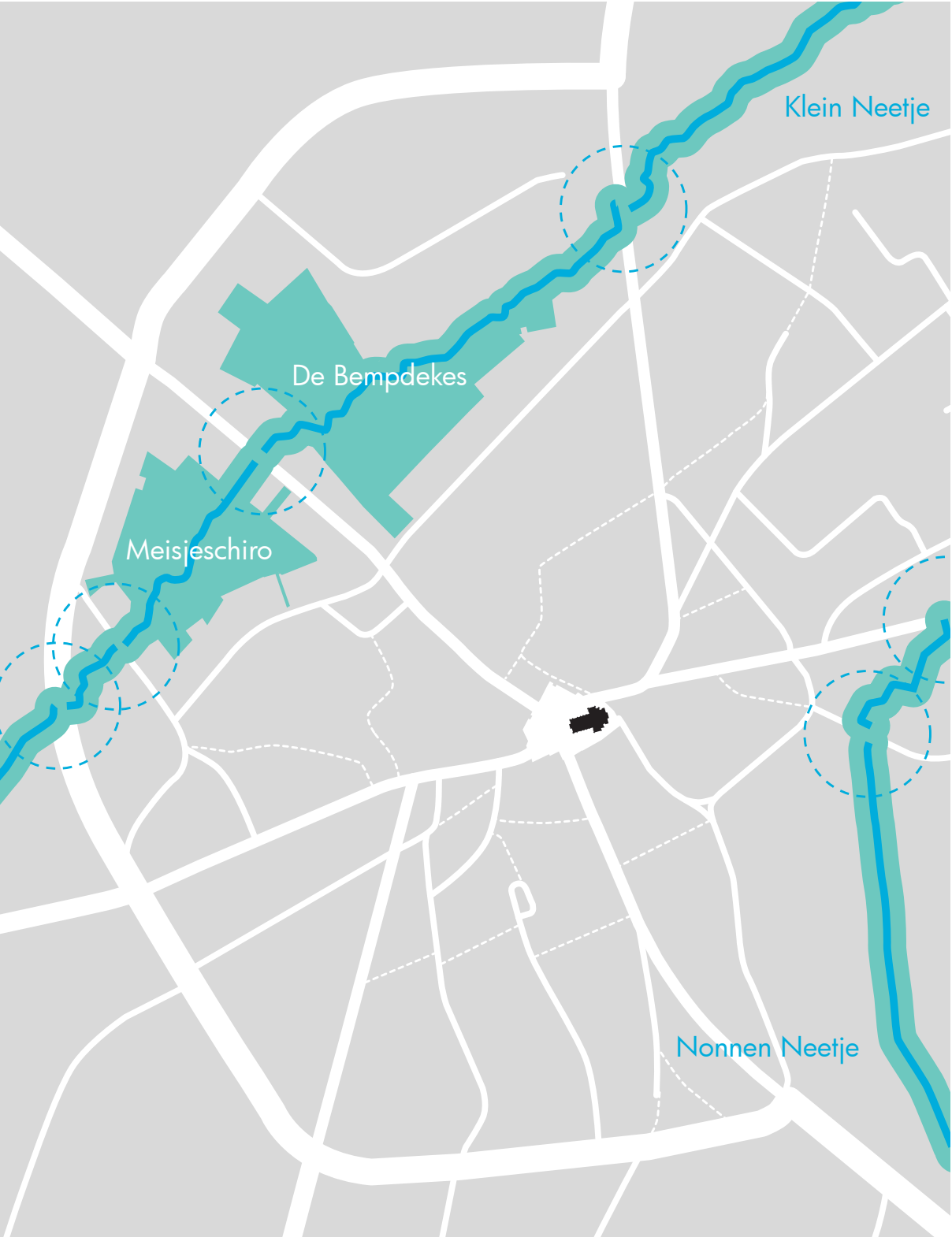
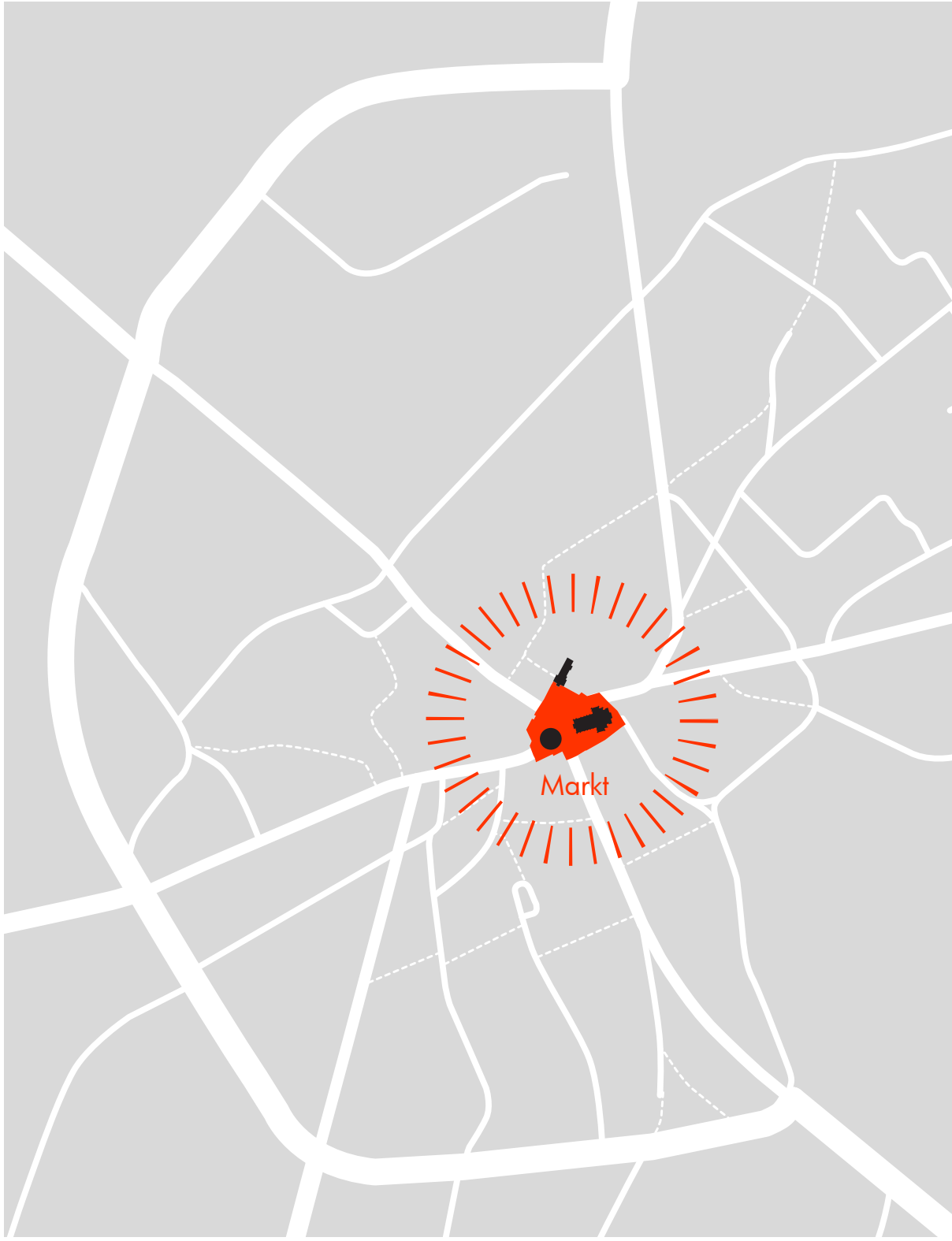
In plaats van te investeren in kwantiteit op korte termijn, investeren we in kwaliteit op lange termijn. De solitaire inplanting van grote bomen over heel het dorpscentrum is ook een herinnering aan de bosrijke omgeving die het centrum van Retie vroeger was. De nederzetting begon als een afgehouwen open stuk in het bos.

KR3: MARKT IS MEER DAN EEN KRUISPUNT

Zoveel oude postkaarten tonen het beeld van de markt als een open plein waarop de verschillende monumenten een prominente plaats innemen. Dit is een foto die we in de huidige toestand niet meer zouden kunnen nemen. De markt is het kroonjuwel van de kern van Retie met de kerk, de linde, het gemeentehuis en de oude waterpomp. De markt kan het uithangbord worden voor de nieuwe identiteit van de dorpskern. Het kan de centrale ontmoetingsplaats worden voor het publieke leven in Retie. Grote evenementen die nu noodgedwongen moeten uitwijken naar andere locaties zouden opnieuw de kans moeten krijgen om in het centrum van Retie plaats te vinden.

Door de markt als een doorlopend plein aan te leggen verhogen we, net zoals in het volledige centrumgebied, de veiligheid, de toegankelijkheid en de verblijfskwaliteit. Voor de markt, als hart van het centrumgebied, is dit des te belangrijker.

De kern en de commerciële activiteit erbinen leeft voor een belangrijk deel van de bereikbaarheid met de auto. Deze bereikbaarheid willen we niet in het gedrang brengen. Toch denken wij dat het in dit beeldkwaliteitsplan de bedoeling moet zijn om het verblijfskarakter van de dorpskern te versterken en dit kan alleen door het verkeer in het centrum terug te dringen en de ruimte die de verkeersinfrastructuur inneemt te beperken. Het is niet per se de bedoeling om alle verkeer vanop de markt te bannen. Verschillende scenario's met verschillende ambities kunnen worden afgetoetst.



KR7: RETIE, DORP DER 7 NETEN

Retie is het dorp der zeven Neten en zoals gezegd hebben de Neten de nederzettingstructuur van Retie in grote mate bepaald. Vandaag zijn de Neten echter amper nog zichtbaar in het centrum van Retie. De twee Neten die door het centrum lopen, het Nonnen Neeftje en nog meer het Klein Neeftje, zijn verdronken naar de achterkanten van tuinen en bedrijven. Om ze te bezoeken moeten we aangepast schoeisel en een topografische kaart bij de hand hebben.

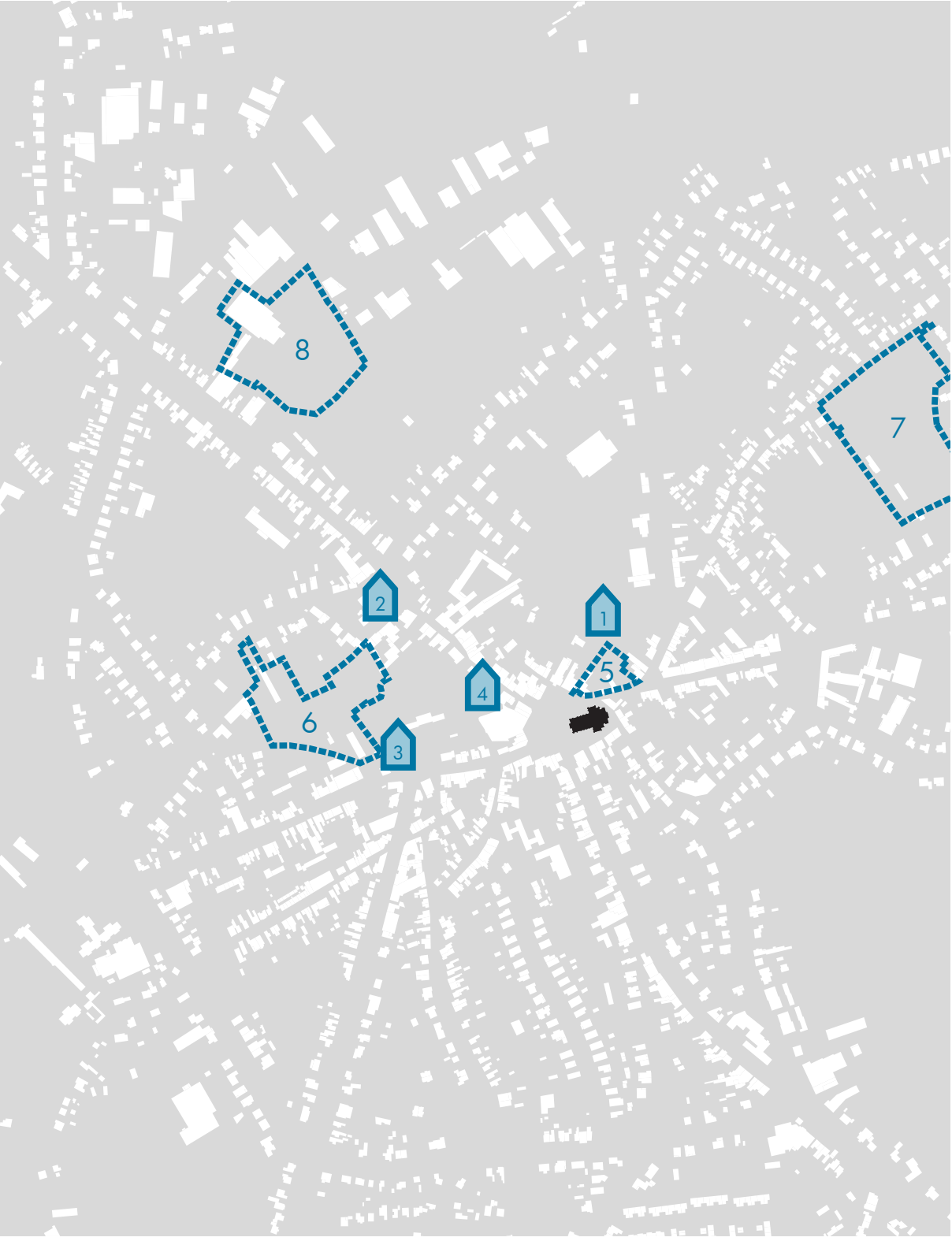
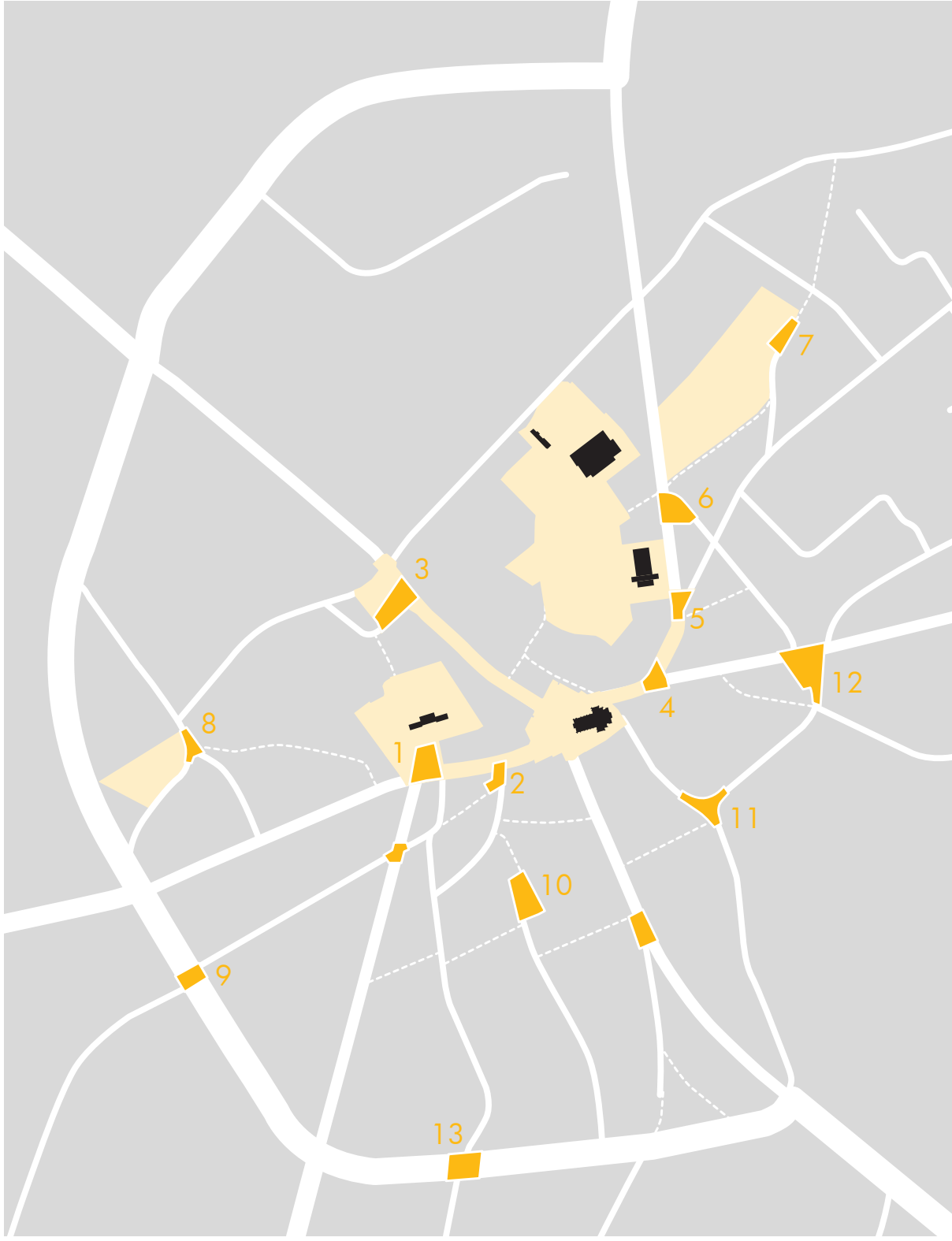
Met deze krachtlijn willen we aangeven dat volgens ons de Neten en water in het algemeen opnieuw een meer centrale plaats moeten krijgen in de kern van Retie. De Neten en zeker de twee Neten die de kern doorkruisen moeten in ere hersteld worden en opnieuw zichtbaar worden gemaakt. We streven ernaar om het Klein Neeftje zoveel mogelijk als wandelweg vrij te maken. We bekijken hoe de omliggende functies een kwalitatieve rand naar het Klein Neeftje kunnen krijgen. Het Klein Neeftje wordt het structurerend principe voor deze bouwblokken in de kern. We spreken dan voornamelijk over het bouwvlak van bedrijventerein De Bempdekens en het bouwvlak van de meisjeschiro. Waar de Neten de straten kruisen kunnen deze waterlopen ook opnieuw wat meer zichtbaar worden gemaakt.

Retie werkt nog voor het grootste deel met een niet gescheiden rioleringsstelsel. Bij de heraanleg van straten en pleinen zullen nieuwe gescheiden stelsels voorzien worden. Het regenwater wordt dus apart opgevangen en afgevoerd. We krijgen dus de mogelijkheid om dit regenwater te bufferen of te laten infiltreren in plaats van centraal af te voeren. In dit masterplan willen we dus bekijken of er ruimtelijke mogelijkheden zijn om tot een duurzamere waterhuishouding voor Retie te komen.

KR4: EEN DORP MET VELE PLEKKEN

Retie heeft op dit moment weinig publieke verblijfsruimte. Overal in het dorpsweefsel moeten we op zoek gaan naar mogelijkheden om ruimte te creëren, om speelruimte te creëren die de beeldkwaliteit en leefkwaliteit van het dorp sterk kan verbeteren. Er is niet zoveel ruimte. De straten zijn vaak smal en kruispunten worden volledig gebruikt door verkeersinfrastructuur. Het creëren van publieke verblijfsruimte in dorpsweefsel is dus een kwestie van maatwerk. Elke ruimte is anders. Door een verstandige inplanting van de rijwegen kunnen we op kruispunten toch een pleintje laten ontstaan waar er vroeger enkel verkeersinfrastructuur was.

Zo kunnen we verschillende plaatsen met een bepaalde betekenis, de kruising van twee wegen, de aankondiging van een voetgangersdoorsteek, het voorplein van een publieke functie, parkeerpockets aan de rand van het centrumgebied, laten uitgroeien tot echte plekken die de identiteit en de leesbaarheid van Retie versterken. Door elk van deze plekken met een gelijke grammatica van materialen, details en meubilair in te richten krijgt de kern van Retie een duidelijke samenhang.



KR8: GEBOUWEN EN PROGRAMMA OP SCHAAL VAN DE PUBLIEKE RUIMTE

Het masterplan gaat uiteraard niet alleen over de publieke ruimte. Gebouwen en publieke ruimte versterken elkaar. Een duidelijke beeldkwaliteit voor Retie moet ook uitgesproken doen over de bebouwing en de functies in de gebouwen. We vertrekken vanuit een categorisering van de straten in Retie. Elk van deze categorieën heeft een eigen identiteit en beeld. Dit beeld wordt zowel bepaald door de publieke ruimte als door de flankerende bebouwing.

Zoals vele Vlaamse dorpen en gemeentes wordt het karakter van Retie bedreigd door een toestroom nieuwe projecten van meergezinswoningen. Deze projecten tasten de oorspronkelijke schaal van het dorpscentrum aan als ze niet op de juiste manier worden ingepast. Zo zien we nu reeds enkele nieuwe grootschalige projecten opdrukken in de historische straten die de oude kleinschaligheid doorbreken. De projecten zijn vaak standaardprojecten en zo gaan de Vlaamse gemeentes almaar meer op elkaar gelijk. Ze verliezen hun identiteit. Hierover moet in het beeldkwaliteitsplan zeker nagedacht worden.

Een aantal strategische bouwlocaties zijn cruciaal voor de uitstraling en leesbaarheid van de dorpskern. Hiervoor willen we in het masterplan projecten op maat voorstellen. Op de kaart duiden we bijvoorbeeld het Gemeentepark, het Pastoor De Voghtplein, de kavel langsheen De Vest en de parking van de Dalhaize langs de Peperstraat aan als beeldbepalende locaties die zeker in het masterplan opgenomen moeten worden.

Tenslotte zijn er de open binnengebieden die onder druk staan om verkaveld en bebouwd te worden. We moeten voor elk van deze binnengebieden een duidelijke visie ontwikkelen die een kwalitatief kader kan bieden voor een mogelijke toekomstige ontwikkeling.

EEN NIEUWE MOBILITEIT



Scenario 0: ring in werking

De voorkeursscenario's worden vergeleken met dit nulscenario. Dit is de huidige situatie waarbij de ontbrekende link tussen de N18 (Turnhout) en de N118 (Arendonk) wordt gerealiseerd. Door de ring in werking te stellen zal, zonder maatregelen te nemen op de invalsassen naar het centrum, een beperkt aandeel doorgaand verkeer zich verplaatsen via de ring.

Dit scenario geeft geen bijkomende problemen op de ring van Refie. Enkel de bestaande wachtrij op de Turnhousebaan neemt beperkt toe. De afwikkeling van het verkeer is aanvaardbaar.



Scenario 1: enkelrichting Peperstraat richting ring

Indien de Peperstraat een enkelrichtingsstraat wordt, is er geen doorgaand verkeer mogelijk op hoofdroute (Turnhousebaan - Molesebaan) in zuidelijke richting. Kruispunt op de markt krijgt door deze ingreep minder afslagbewegingen, waardoor het minder plaats zal innemen dan de huidige situatie. Het profiel van de Peperstraat zal rekening moeten houden met busverkeer in beide richtingen, waardoor zijn huidige breedte min of meer zal moeten behouden. Er zullen technische oplossingen moeten komen om busverkeer over de markt toe te laten, maar gemotoriseerd verkeer niet.

In dit scenario is er in het geval van verkeerslichten een daling van de filelengte op de Turnhousebaan. In het geval van rotondes stijgt de filelengte echter. Er is een nieuwe filevorming op het kruispunt tussen de ring en de Kasteelstraat, komende van het noorden. Afwikkeling van het verkeer is moeilijk.



Scenario 2: knippen Passtraat

Hier wordt de Passtraat verkeers-arm gemaakt tussen de markt en de Gildenstraat. Het doorgaand verkeer op de hoofdas Turnhout - Mol blijft behouden. De Ploegstraat en de Molenstraat zorgen ervoor dat de woningen in de Passtraat bereikbaar blijven. De toeristische route Kasterlee - Postel wordt versterkt voor zacht verkeer, maar verhinderd voor gemotoriseerd verkeer. De markt wordt in dit scenario uitgebreid langsheen de Passtraat. Dit levert een aanzienlijke winst in publieke ruimte.

In dit scenario neemt de bestaande wachtrij op de Turnhousebaan toe en leidt deze tot filevorming. Eveneens ontstaat er een wachtrij op de Pijlstraat, naar het noorden. Afwikkeling van het verkeer is aanvaardbaar.



Scenario 3: knippen Kloosterstraat

In dit scenario wordt de Kloosterstraat verkeers-arm tussen de markt en de Kerkhofstraat. Het doorgaand verkeer op de hoofdas Turnhout - Mol blijft behouden. Het effect op de herverdeling tussen ring en centrum zal eerder beperkt zijn. De toeristische route Kasterlee - Postel wordt versterkt voor zacht verkeer, maar verhinderd voor gemotoriseerd verkeer. De kans bestaat dat de Groenstraat-Laarstraat een sluiproute wordt. De markt krijgt een uitbreiding naar het oosten, waardoor er een uitbreiding van de publieke ruimte is.

In dit scenario neemt de bestaande wachtrij op de Turnhousebaan toe en leidt deze tot filevorming. Eveneens ontstaat er een wachtrij op de Pijlstraat, naar het noorden. Afwikkeling van het verkeer is aanvaardbaar.



Scenario 4: knippen Passtraat en Kloosterstraat

Dit scenario is een combinatie van de twee vorige. De hoofdas Turnhout - Mol blijft behouden, waardoor er slechts een beperkte stijging van het verkeer op de ring zal zijn. De bereikbaarheid van de openbare parkings is minder goed vanuit een aantal richtingen. De toeristische route Kasterlee - Postel wordt versterkt voor zacht verkeer, maar verhinderd voor gemotoriseerd verkeer. De kans bestaat dat de Groenstraat - Laarstraat een sluiproute wordt. De markt krijgt een uitbreiding naar het oosten en het westen, waardoor er een grote centrale ruimte ontstaat, met een maximum aan publieke ruimte.

In dit scenario neemt de bestaande wachtrij op de Turnhousebaan toe en leidt deze tot filevorming. Eveneens ontstaat er een wachtrij op de Pijlstraat, naar het noorden. Afwikkeling van het verkeer is aanvaardbaar.



Scenario 5: Noordlus - Zuidlus

In dit scenario wordt het kruispunt ter hoogte van de markt geknipt. Hierdoor ontstaan er twee lussen langsheen een vergroot marktplein. Beide lussen zorgen ervoor dat alle functies bereikbaar blijven in het centrum. De hoofdas Turnhout - Mol wordt geknipt waardoor al het doorgaand verkeer uit het centrum geweerd wordt. De Groenstraat - Laarstraat - Hovenstraat kan als sluiproute optreden. Er is een aanzienlijke winst in publieke ruimte op de markt. Er dient een technische oplossing gevonden te worden om busverkeer over de markt toe te laten, maar overig gemotoriseerd verkeer niet.

De capaciteit van de ring wordt in dit scenario overschreden. Een vlotte afwikkeling van het verkeer is moeilijk.

		ring in werking scenario 0	Peperstraat enkelrichting scenario 1	knippen Passtraat scenario 2	knippen Kloosterstraat scenario 3	knippen Klooster- en Passtraat scenario 4	Noord-Zuidlus scenario 5
bestaand deel ring	naar Noord	480	980	690	540	690	805
	naar Zuid	500	500	610	500	610	765
Peperstraat	naar Noord	430	430	450	620	560	170
	naar Zuid	550	0	600	710	690	250
Passtraat	naar Noord	440	440	0	300	0	230
	naar Zuid	430	650	0	340	0	340
St-Martinusstraat	naar Noord	560	290	650	540	630	170
	naar Zuid	505	505	595	445	535	115
Kerkhofstraat	naar Noord	460	420	320	0	0	250
	naar Zuid	590	590	530	0	0	420
Groenstraat - Laarstraat	naar Noord	70	70	120	240	240	235
	naar Zuid	130	130	150	150	200	335

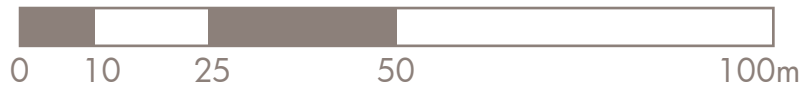
Tabel: wijzigingen van de intensiteiten per scenario

Conclusies herverdeling verkeer ring - centrum

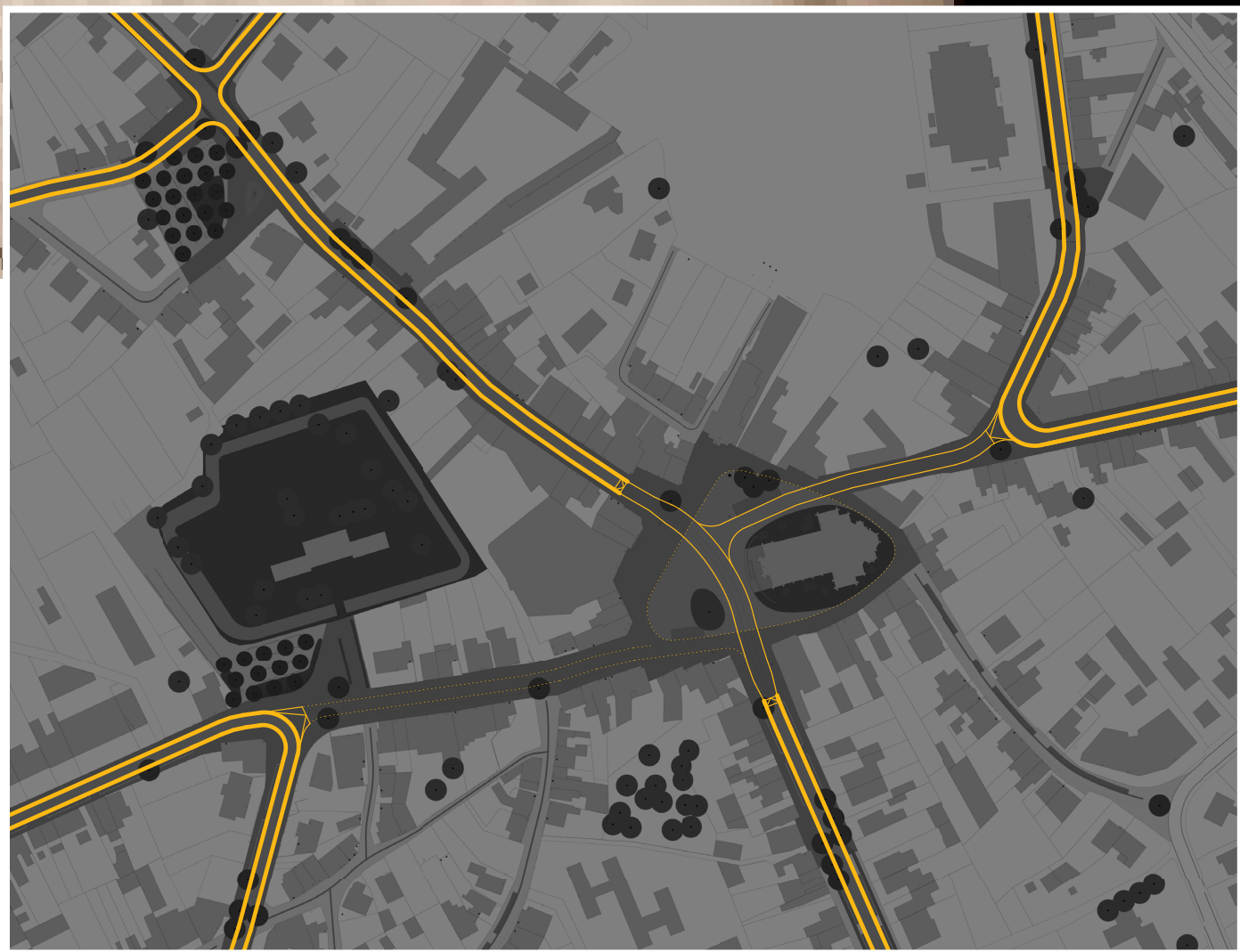
- De ring kan ongeveer een verdubbeling van de bestaande verkeersintensiteit aan. Meer verkeer zorgt voor een te grote filevorming.
- Stijging van de verkeersdrukte zorgt voor iets moeilijkere oversteekbaarheid op de ring.
- Scenario enkelrichting Peperstraat en Noord-Zuidlus hebben een te grote impact op de ring.
- Scenario waarin de Passtraat geknipt wordt is haalbaar wat betreft de afwikkeling van het verkeer en de oversteekbaarheid.
- Dit scenario heeft aanzienlijke ruimtelijke potenties, en een beperkte impact op de Groenstraat - Laarstraat.



plan Passtraat en markt , schaal 1/750



RUIMTE VOOR PUBLIEKE RUIMTE



Rijweg

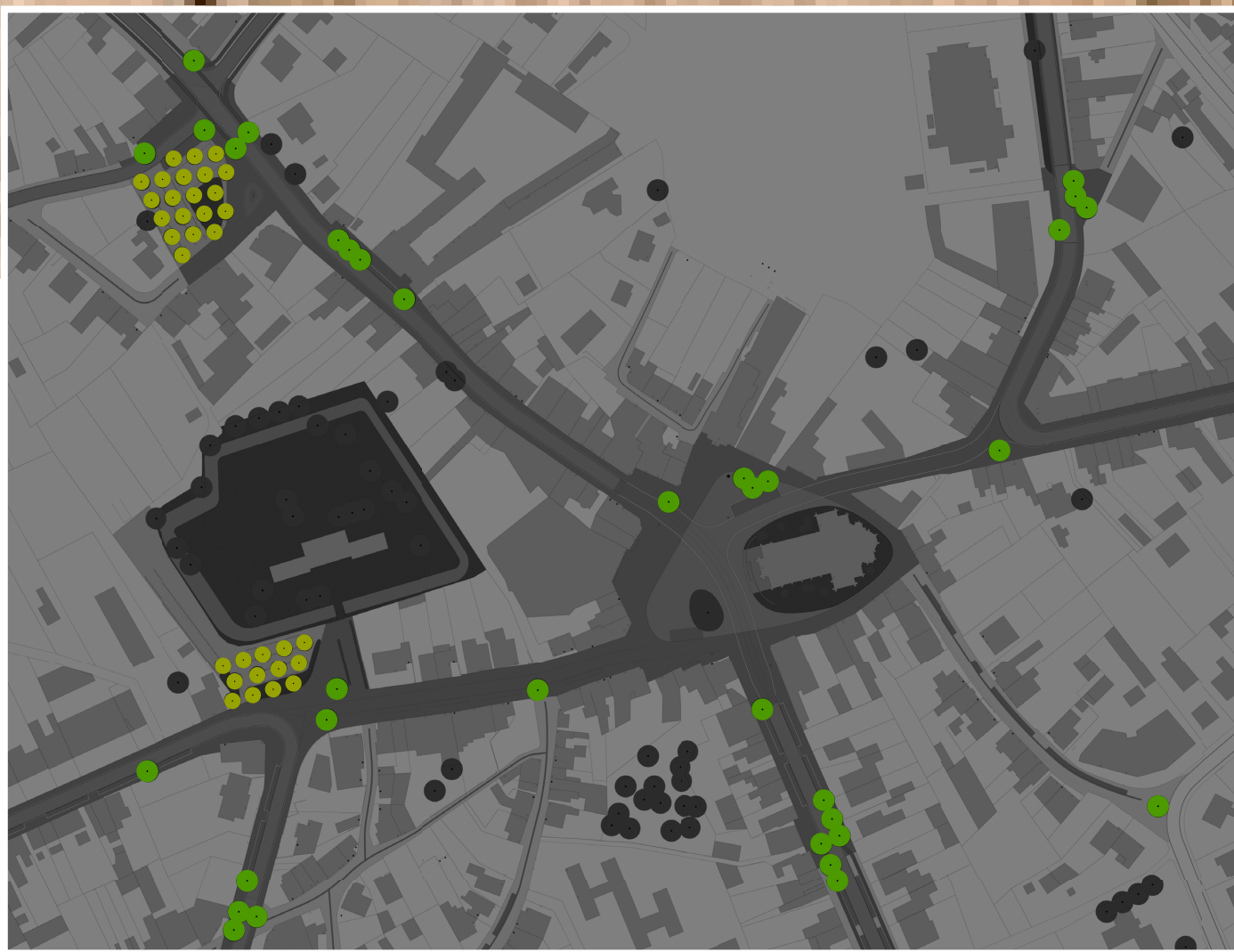
Op dit schema worden met de dikke volle lijnen de rijwegen aangegeven met een volledige boordsteen tussen rijweg en voetpad. Met een lichte volle lijn worden de rijwegen aangegeven die met een afgeschuinde boordsteen lichtjes verlaagd liggen ten opzichte van het voetpad. Met een stippellijn worden de rijwegen aangegeven die op gelijk niveau van het voetpad liggen en die enkel door een goot worden gemarkeerd.

Het is duidelijk dat we in het centrumgebied ervoor kiezen om de Kloosterstraat en de aansluiting tussen Peperstraat en Sint-Martinusstraat toch nog een licht niveauverschil tussen rijweg en voetpad te geven. Terwijl we voor de Passtraat echt kiezen voor een gelijkvloerse aanleg. Op dit schema zien we ook het voorstel voor de reorganisatie van de markt. We verbreken de rechtstreekse oost-west verbinding op de markt. De Kloosterstraat blijft ongeveer liggen waar ze ligt. Maar de Passtraat laten we tussen lindeboom en tankstation lopen. In plaats van één grote kruising krijgen we twee kleinere kruisingen. Er ontstaat veel meer ruimte voor verblijven op de markt.



Fietsers

Op het eerste schema hiernaast zijn de vrijliggende fietspaden opgetekend en de kruispunten waar de vrijliggende fietspaden op de rijweg komen. Deze plekken zijn eigenlijk de poorten tot het centrum. Het snelheidsregime voor de auto's gaat hier van 50km/u naar 30km/u. Dit gaan we duidelijk maken door te werken met rammelstroken. We voorzien ook een perspectiefversmalling door het voorzien van bomen. Dit benadrukt opnieuw het poorteffect.



Bomen

Op dit schema zijn de bomen in het centrum weergegeven. We zien een verspreid patroon van solitaire bomen. Die worden ingeplant waar er plaats is, om een poorteffect te versterken of om een bepaald zicht 'in te kaderen'. Langs de Vest en aan het Pastoor De Voghtplein zien we meer geconcentreerde bomenrasters. Hierop gaan we verder in bij de bespreking van deze twee plekken.



Water

Water is een belangrijk thema in het masterplan. Retie is het dorp van de 7 Netes, ontstaan tussen de beekvalleien ervan. Het water willen we ook in het centrum zoveel mogelijk voelbaar maken.





BOUWBLOK GEMEENTEPARK EEN NIEUWE VOORKANT



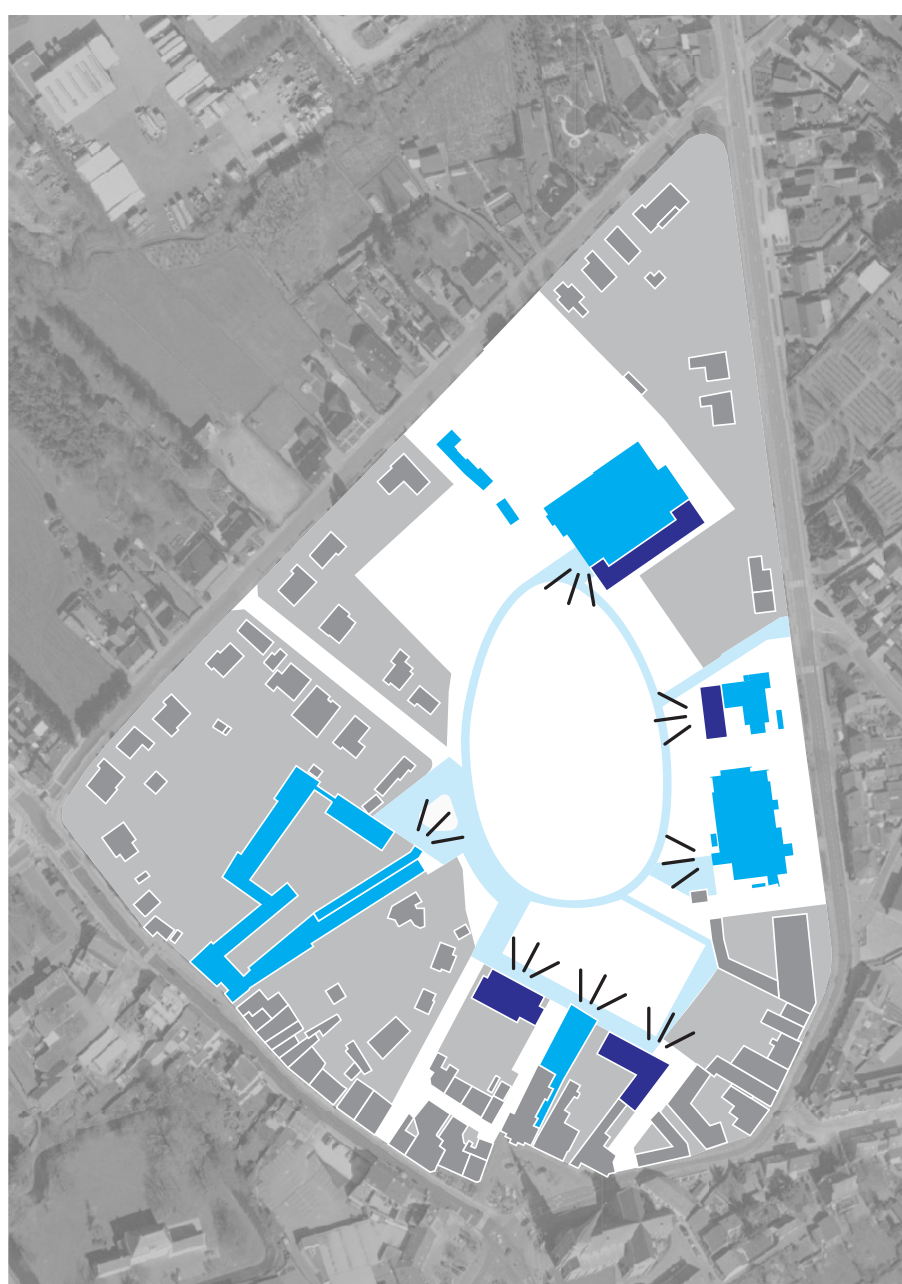
Een duidelijke centrale open ruimte

De open ruimte is een belangrijke kwaliteit van het Gemeentepark. We willen deze dan ook maximaal bewaren. We zullen het open grasveld echter centraler in het binnenbouwblok leggen en een meer duidelijke afbakening geven.



Een patroon van bomen versterkt de leesbaarheid

De centrale open ruimte houden we zoveel mogelijk vrij van bomen. De rand zullen we echter structureren aan de hand van bomen. Het patroon van bomen versterkt dus het onderscheid tussen de centrale open ruimte en de rand.



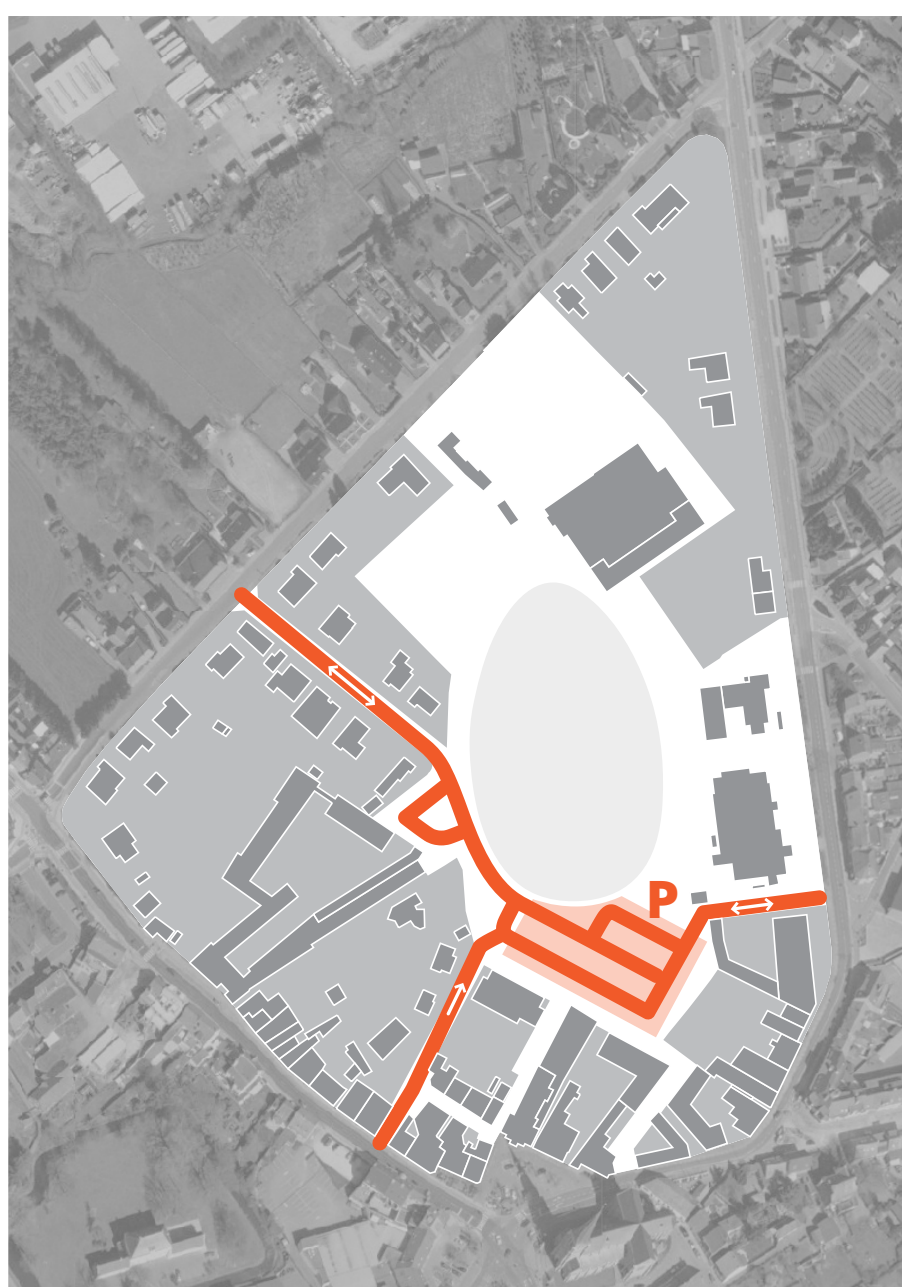
Meer voorkanten naar de binnenkant

De verschillende publieke functies moeten een gezicht naar het Gemeentepark toe krijgen. Zowel de sporthal als het OCMW heeft uitbreidingsplannen. Deze uitbreiding zou kunnen gebruikt worden om dit gezicht te maken. We creëren ook een aantal nieuwe kavels langs het Gemeentepark.



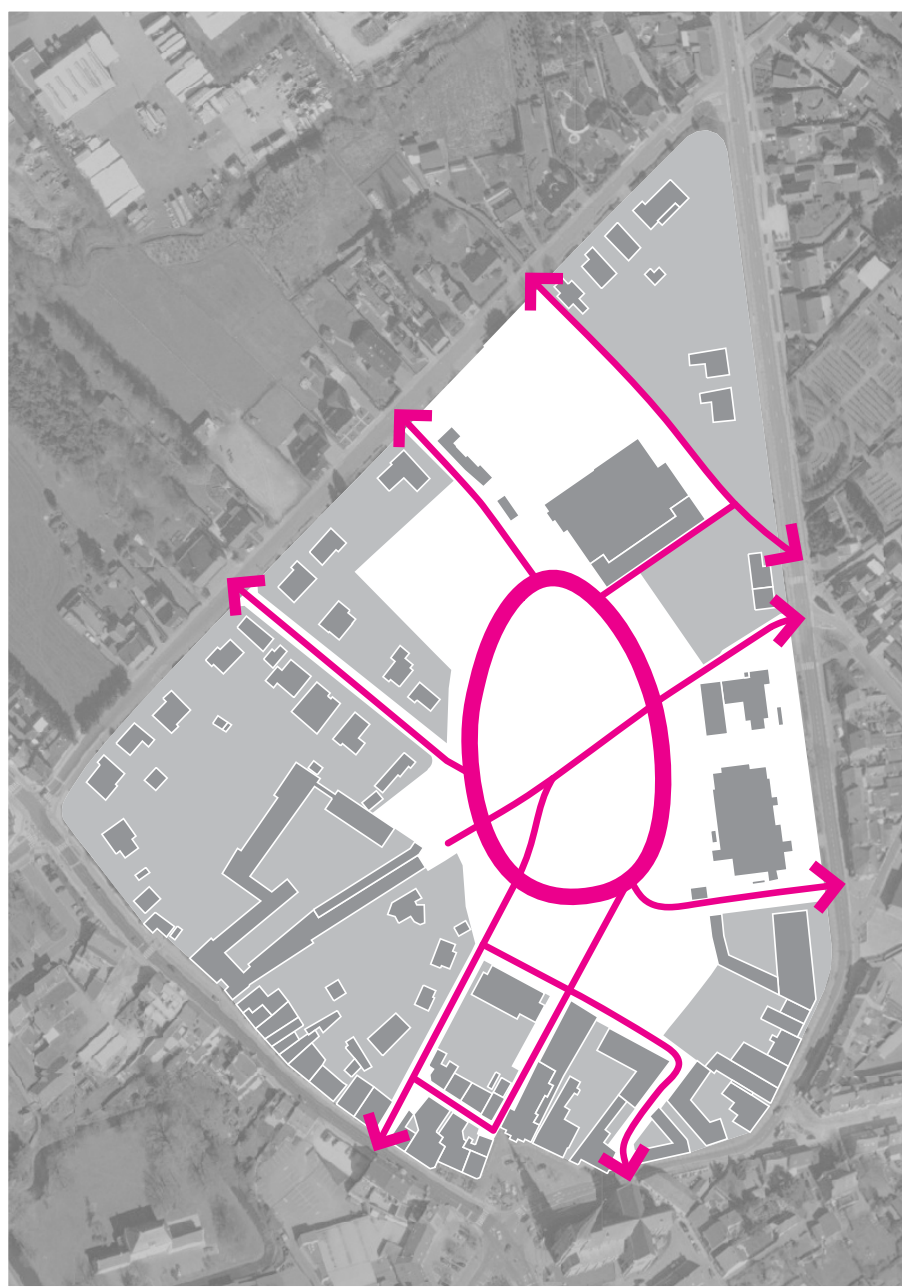
Tussenruimtes worden opgeladen met functies

De speeltuin kan bewaard blijven op zijn huidige locatie. We reorganiseren de kiss&ride en fietsenstalling voor de school. We maken een meer compacte parking. Aan Den Dries werken we met een talud waarin een wegrastplaats als buitenruimte verwerken.



Een nieuwe, beter ontsloten parking

We voorzien een compactere parking, met meer parkeerplaatsen. We hebben onderzocht of er geen meer centrale ontsluiting van de parking zou kunnen worden gevonden. De beste mogelijkheid hiervoor is een nieuwe toegang te maken door de Kerkstraat te verlengen tot aan de Peperstraat.



Een duidelijk netwerk voor zacht verkeer

De begrenzing van de centrale open ruimte kan een verdelend pad zijn dat de leesbaarheid van het netwerk voor zacht verkeer sterk kan verbeteren. We voorzien een nieuwe doorsteek voor zacht verkeer over de kavel van de oude brouwerij.



plan Gemeentepark , schaal 1/750

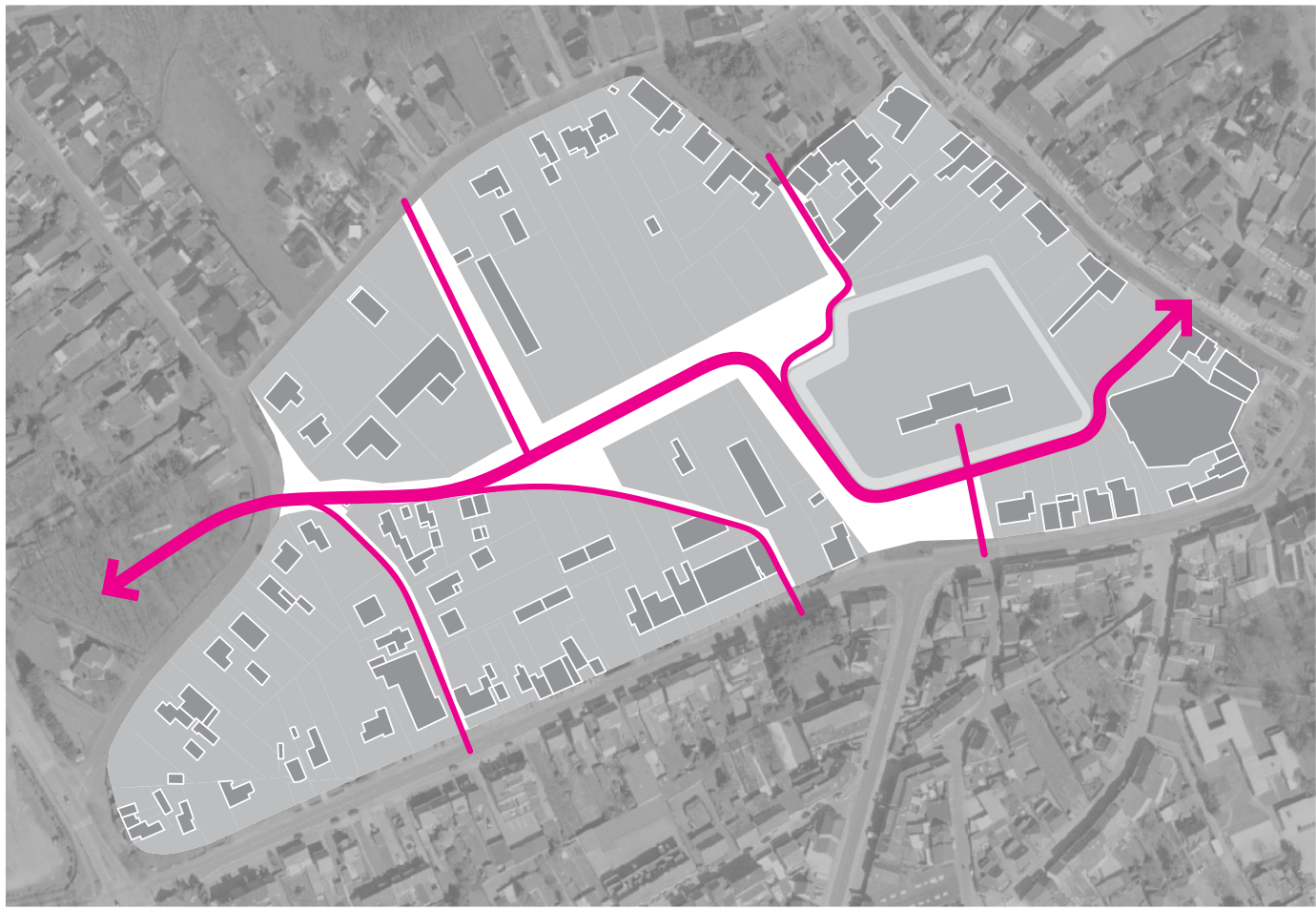
0 10 25 50 100m

BOUWBLOK DE VEST EEN GROENE VERBINDING



Twee lussen als auto-ontsluiting

Wanneer we denken aan de ontwikkeling van dit woongebied hebben we uiteraard een geschikte auto-ontsluiting nodig. We willen geen nieuwe sluiproute creëren en we willen zo weinig mogelijk conflicten tussen het zacht en het gemotoriseerd verkeer. Vandaar dat we kiezen voor een noordelijke lus, vanaf de Nederstraat doorheen het gebied naar de Burchtstraat, en een zuidelijke lus, vanaf de Hobrugstraat naar de Pastraat. Het voordeel van deze laatste lus is dat deze de functie van het Slaarpad op een meer kwalitatieve manier kan overnemen.



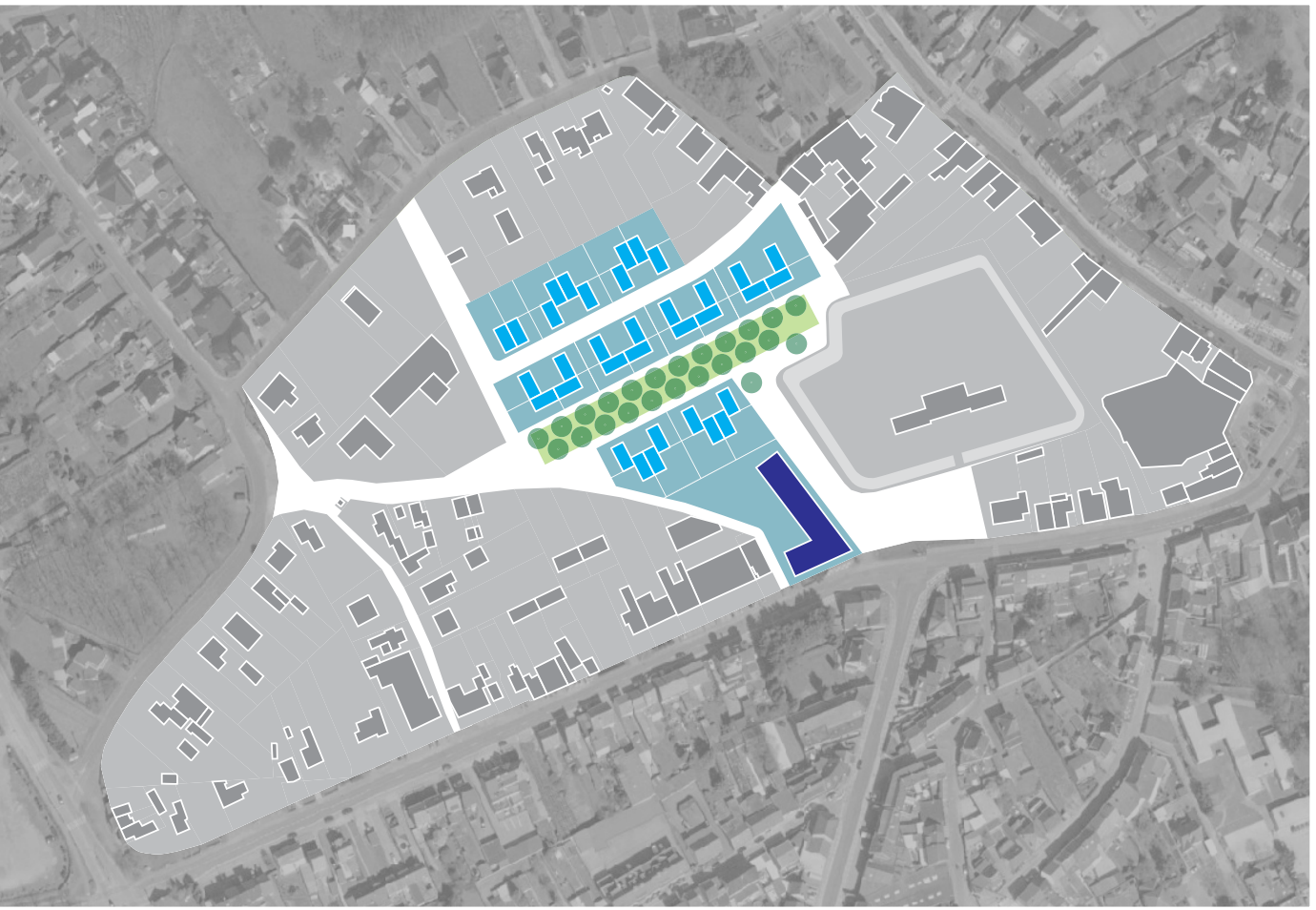
Een zachte centrale verbinding

Complementair aan de auto-ontsluiting voorzien we een centrale verbinding voor zacht verkeer. Deze verbinding kan vanaf de Peperstraat, via de voorkant van de Vest, via de parking van de Vest, via het binnengebied, helemaal tot aan 't Schijf lopen zonder daarbij één autostraat te kruisen. Deze verbinding is een interessante aanvulling op het systeem van zachte verbindingen. Via een verlenging van de Kerkstraat tot aan de Peperstraat zou deze verbinding, dwars doorheen het Gemeentepark, door kunnen lopen tot aan het Weverspad.



Groene gebieden in de kern verbonden

We houden een centrale langwerpige groene open ruimte over in het binnenbouwblok die als verbinding tussen de Vest en 't Schijf dient. Bomenrijen kunnen deze verbinding onderstrepen.

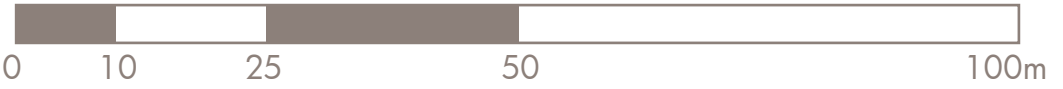


Wonen in het groen

Langsheen de beide ontsluitingswegen kunnen we nieuwe woningen ontwikkelen. Het is belangrijk dat deze nieuwe ontwikkeling het groene karakter van dit binnengebied onderstreept. Anderzijds verwachten we toch ook dat een nieuwe woonontwikkeling in het centrum van Retie een bepaalde densiteit haalt. We zien ook de mogelijkheid om de rand langsheen de parking van de Vest af werken met een nieuw woonproject. Het bestaande gebouw langs de Kasteelstraat zou hier deel van kunnen uitmaken.



plan bouwblok de Vest , schaal 1/750



Delhaize: bestaande toestand

Uit de onderzoeken voor het Gemeentepark en de Vest is gebleken dat er een zeer strategische verbinding tussen beide bouwblkken kan gemaakt worden ter hoogte van de parking van Delhaize. Vandaag is er een verbinding aan de kant van het Gemeentepark via een smalle onderdoorsteek. Over de parking van Delhaize is er geen doorsteek naar de Vest.



Delhaize: herinrichting parking

Een eerste minimale ingreep zou de herinrichting van de parking van de Delhaize kunnen zijn om een oversteek voor zacht verkeer mogelijk te maken. Dit is ook opgenomen binnen de huidige plannen voor de herinrichting van de parking. Er kan ook een doorsteek gecreëerd worden naar het pad voor de Vest.



Delhaize: nieuwe doorsteek naar het Gemeentepark

Een tweede - meer ingrijpende - ingreep zou de doorbraak vanuit de Peperstraat naar de Kerkstraat kunnen zijn. Hiermee ontstaat een rechtstreekse verbinding. We kunnen als het ware vanuit het Gemeentepark, de Vest zien. Deze nieuwe doorsteek sluit naadloos aan op de zachte verbinding over de parking van Delhaize.

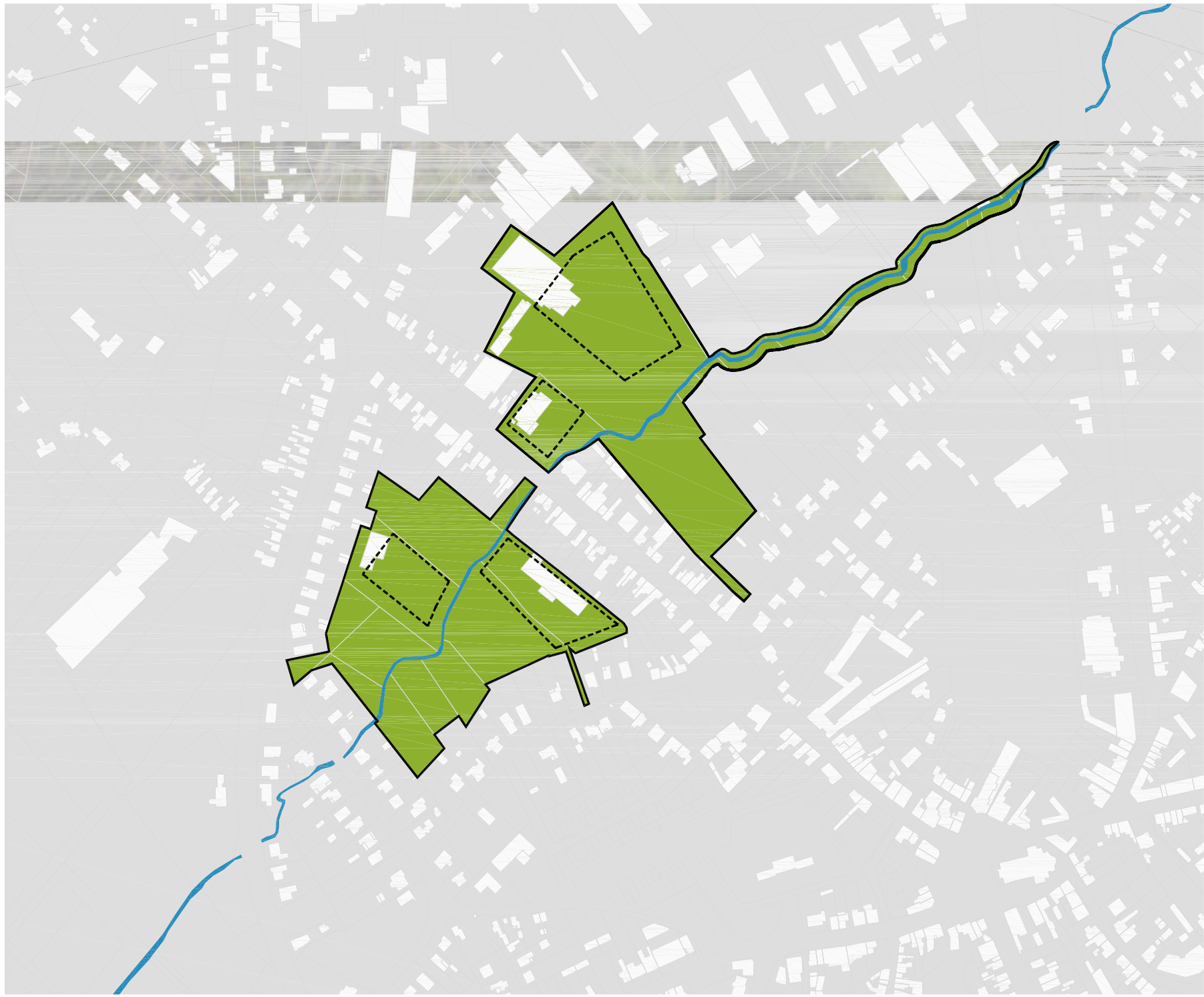


Delhaize: nieuwe gevel voor de markt

In volgend voorstel zou de Delhaize verhuizen naar zijn huidige parking aan de Peperstraat. Het parkeren gebeurt dan ondergronds onder de winkel. De doorsteek die uitgaat op de Peperstraat en de Pastraat zou kunnen worden uitgewerkt als een historisch straatje dat de relatie legt tussen Kerkstraat en Molensstraat. Hierlangs zouden enkele nieuwe woningen uitkijkend op de Vest kunnen worden gebouwd. Langsheen de markt zouden we een nieuw bouwvolume kunnen voorzien, met horeca of andere activiteiten gerelateerd aan de markt op de gelijkvloerse verdieping.



KLEIN NEETJE ZICHTBAAR DOOR HET CENTRUM



Situering

Het Klein Neetje is één van de zeven Neten die door Retie stromen. De beek is op slechts 400 meter van de markt gelegen. Het kruist de Turnhoutsebaan, Europalaan en Pijlstraat, en 'Den Bempd', de meisjeschiro, supermarkt de Lidl, de Retiese dansschool grenzen aan de beek. Desondanks ligt de beek verscholen in het centrum.

Voor de twee noordelijke bouwblokken is het Klein Neetje structuurbepalend. Binnen het kader van het masterplan voor de dorpskern worden binnen deze bouwblokken drie opgeven gedefinieerd: ruimte voor water, toegankelijkheid van de beekvallei en beeldkwaliteit van het beeklandschap.



Ruimte voor water

Meer ruimte geven aan water is binnen het ontwerpend onderzoek opgevat door enerzijds de bedding van het Klein Neetje te verbreden, en anderzijds door een aantal graslanden te reserveren als tijdelijke buffering. Hierbij is niet zozeer vanuit een kwantitatieve berekening gewerkt, maar gekeken waar mogelijk ruimte voor water kan gereserveerd worden.

Door het afschuiven van de steile oevers van het Klein Neetje, ontstaat er binnen de bestaande bedding meer volume voor water. Behalve dat het water vertraagd wordt afgevoerd, ligt hier tevens een kans om de waterkwaliteit te verbeteren en de ecologische functie te versterken. Door het afschuiven van de oevers ontstaan verschillende gradienten, die de basis vormen voor een rijke oevervegetatie. Binnen de verbrede bedding kan het Klein Neetje ook opnieuw meer ruimte krijgen om te meanderen.



Neteroute

Het klein Neetje maakt een verbinding tussen Reties Goor en Kasteel Du Four dwars door het centrum. Op grotere schaal maakt het Klein Neetje deel uit van het hele Netebekken, die een hele reeks groengebieden met elkaar verbinden. We zien hier een interessante mogelijkheid om de recreatieve functie te versterken, waarbij de beekvallei deel kan worden van het bestaande netwerk van trage wegen in de kern van Retie, gekoppeld aan het grotere recreatieve netwerk.

In het plan is in beeld gebracht hoe een nieuwe route langs het Klein Neetje ingepast kan worden en aangesloten worden met het dorp. Een stap verder is om dit traject in te richten als een fietspad. Hiermee kan deze route aantakken op verschillende recreatieve netwerken uit de omgeving. Vanaf het Klein Neetje kan dan op een landschappelijke manier de kern van Retie bereikt worden.



Landschapspark Klein Neetje

Het typische Beemdenlandschap dat van nature in de vallei van het Klein Neetje voorkomt, wordt momenteel onderdrukt door achterkanten van het industrieelreinen en diverse private kavels. Er wordt voorgesteld om het Klein Neetje opnieuw als identiteitsdrager van haar eigen vallei te laten worden.

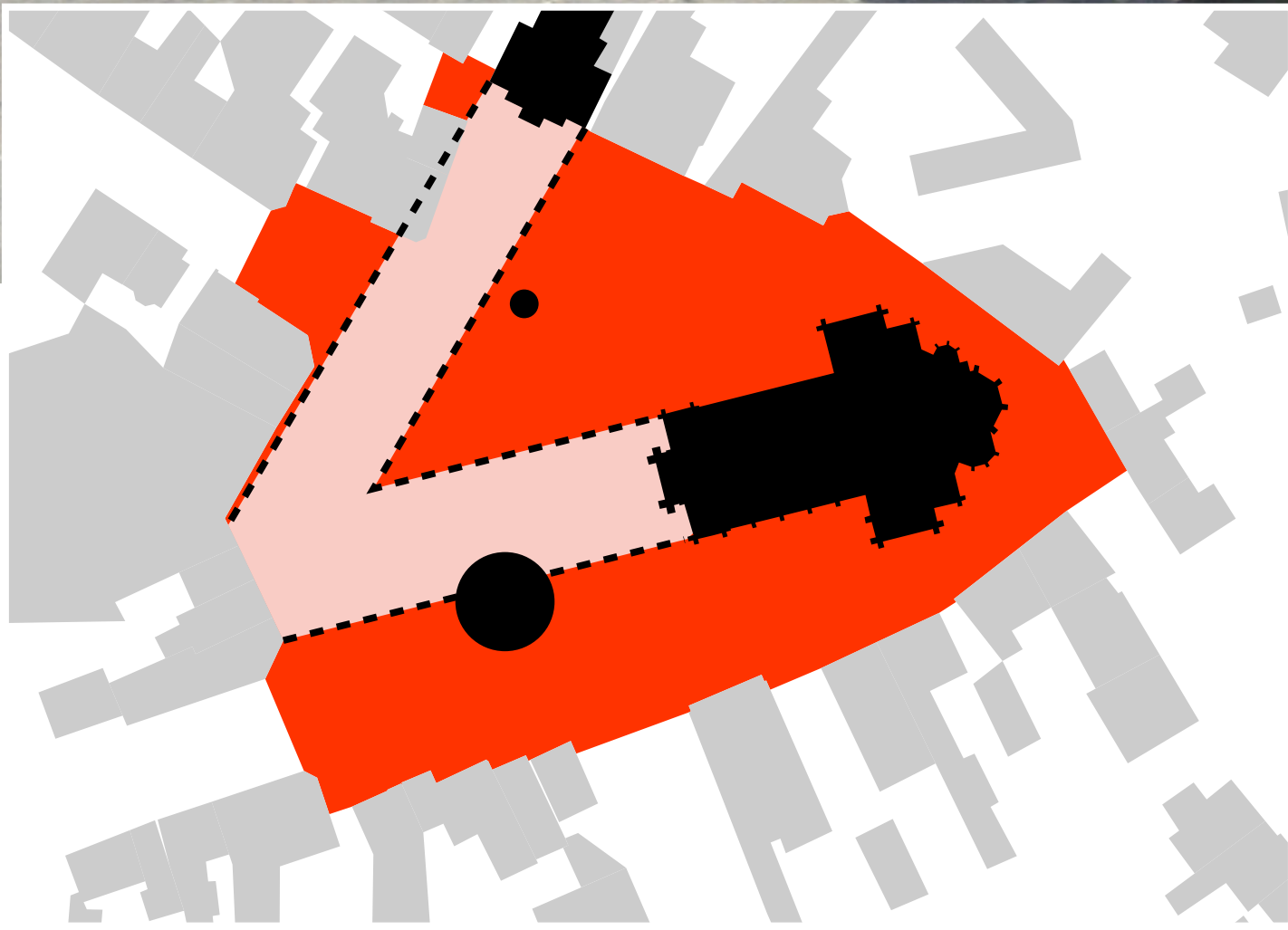
Door de flankerende open ruimtes te karakteriseren met landschapstypologie van Klein Neetje, ontstaat de mogelijkheid om het landschap tot diep in de dorpskern te laten dooraderen. De gebieden binnen de vallei kunnen met eenzelfde landschappelijke huistijl ingericht worden. (parkeergebieden, bruggen, routes). Waar het Klein Neetje grote invalswegen kruist, kan de beek zichtbaar gemaakt worden.

DE MARKT DORPSPLEIN OP SCHAAAL VAN RETIE



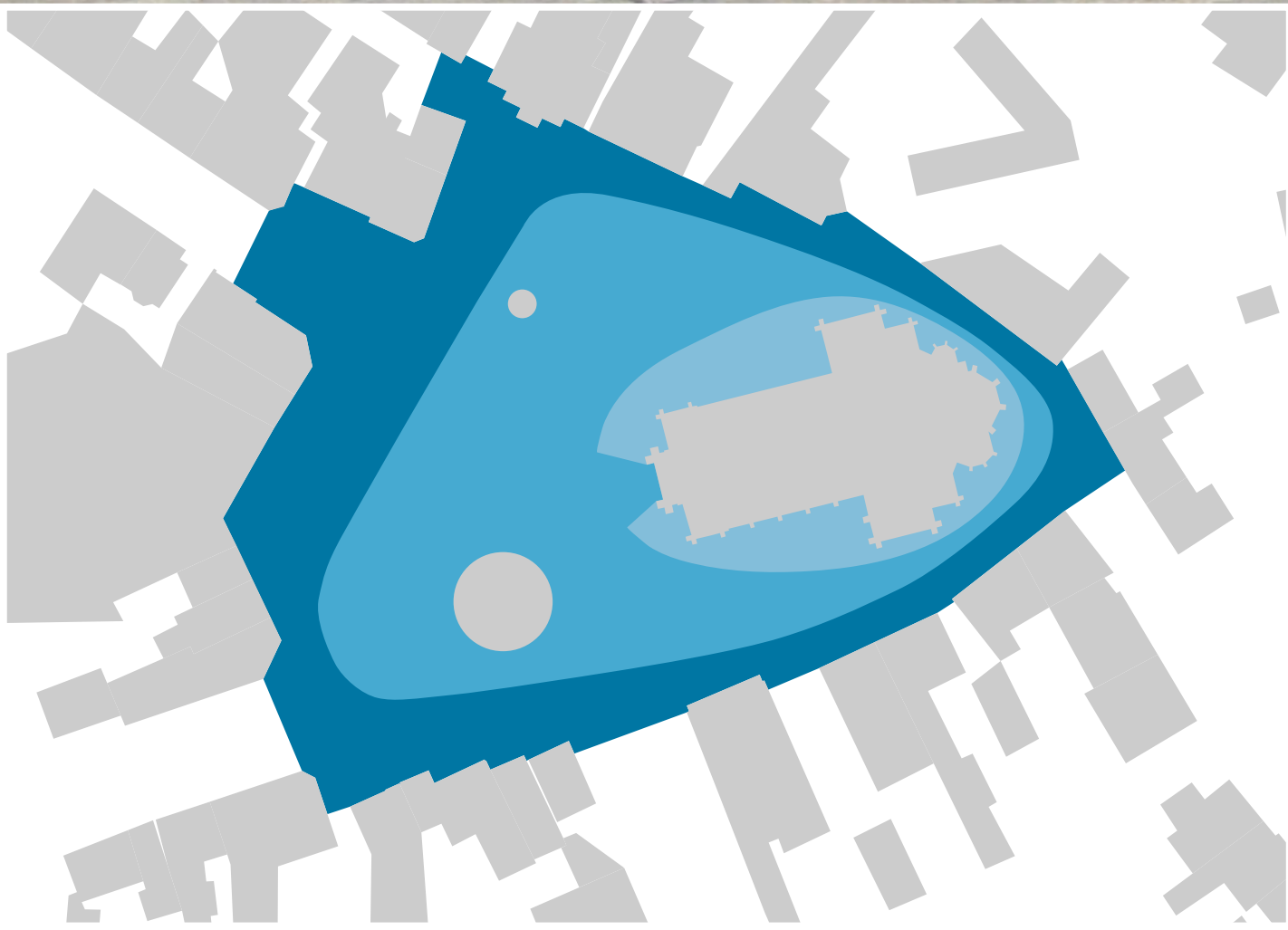
Auto

Zoals reeds hiervoor aangehaald, doen we een voorstel om de kruising van wegen op de markt uit elkaar te trekken in twee kleinere en dus meer eenvoudige kruispunten. De gevels van de markt blijven ook bereikbaar door een route waarvan de afakking van de Passtraat deel uitmaakt. Voor de noordoostelijke gevel houden we meer afstand van de gevel met deze ontsluiting om plaats te geven aan terrasjes.



Zicht

Twee symmetrieassen zijn zeer bepalend op de markt. Dat is het zicht op de kerk en het zicht op het gemeentehuis. Deze twee assen willen we zo veel mogelijk in de verf zetten in de nieuwe aanleg. De waterpomp en de linde, de twee andere belangrijke monumenten op de markt, onderstrepen beide deze zichtassen.



Reliëf

De markt is het hoogste punt van Retie en Retie is op de rug tussen twee beekvalleien gebouwd. De kerk ligt op het hoogste punt van de markt. Wij willen dit reliëf nog meer in de verf zetten. We verdelen de markt in drie grote zones. De zone langsheen de gevels watert af van de gevels weg. Het is dus lichtjes allopand naar het centrum van de markt toe. De volgende zone loopt opnieuw omhoog naar de kerk toe en de laatste zone rond de kerk zoekt aansluiting bij de passen van de kerk. De kerk wordt dus nog duidelijker op het hoogste punt gezet.

De zone rond de kerk zien we als een groene zone. Het is een groen eilandje binnen de markt. Dit sluit aan bij de dorps sfeer van het plein zoals we dat ook bij het kapelletje aan de Sint-Pietersstraat zien.



Afwatering

We willen iets met water doen op de belangrijke plekken in het centrum. Op de markt hebben we één continue afwateringslijn die de hele markt rond loopt. Niet alleen structureert dit element de hele markt (de bereikbaarheid van de gevels, de zonering, de afwatering, terraszone,...), het brengt ook het waterverhaal tot op de markt. Door dit element te gaan ontwerpen kan het echt een identiteitsbepalend element voor de markt en Retie worden.

Deze lijn bakt een tevens binnenzone af die echt het hart van de markt wordt en zoveel mogelijk leeg wordt gehouden. Beide zones kunnen ook in verschillende materialen worden uitgewerkt.



VROEGER



NU



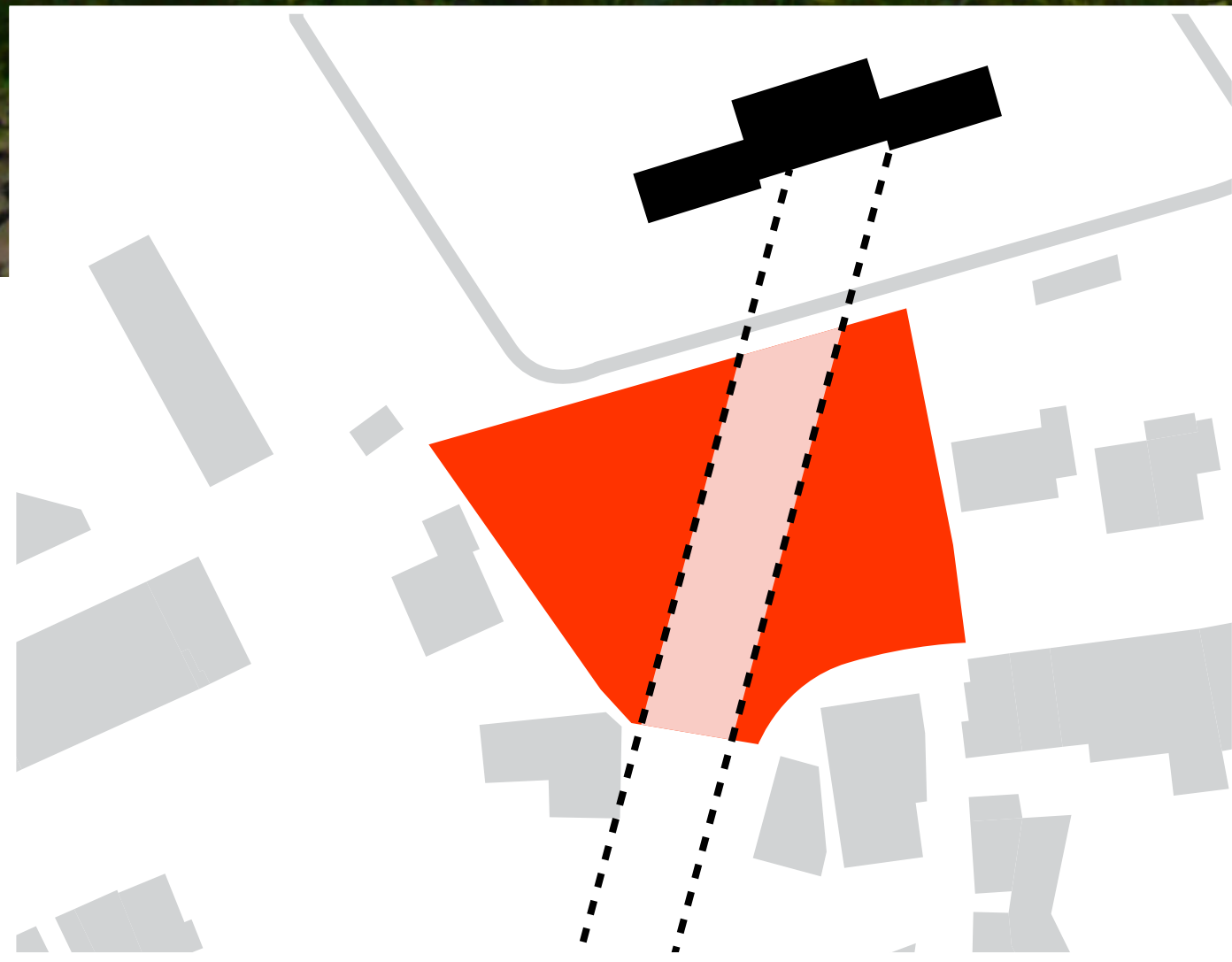
TOEKOMST

VOORPLEIN DE VEST HET VERLENGDE VAN DE MARKT



Auto

We willen het dorpscentrum zoveel mogelijk ontraden voor doorgaand verkeer, vandaar dat we voor autoverkeer de nadruk leggen op de lus Gildenstraat-Kasteelstraat. De Passtraat wordt op hetzelfde niveau gelegd als het voetpad en we moeten dus een drempel op om deze straat in te rijden. Op deze manier winnen we heel wat plaats op dit kruispunt en kunnen we streven naar een voorplein voor de Vest dat de straat oversteekt.



Zicht

De inrit naar de Vest wordt geflankeerd door twee monumentale oude hagen. Deze versterken de symmetrie van de Vest. Dit is een zicht waar we zeker mee rekening willen houden. Een tweede zicht dat we zeker in het ontwerp willen steken is het zicht vanuit de Gildenstraat naar de Vest. Deze zichtlijn zou een zeer mooi onthaal kunnen zijn voor de bezoekers die uit die richting komen.



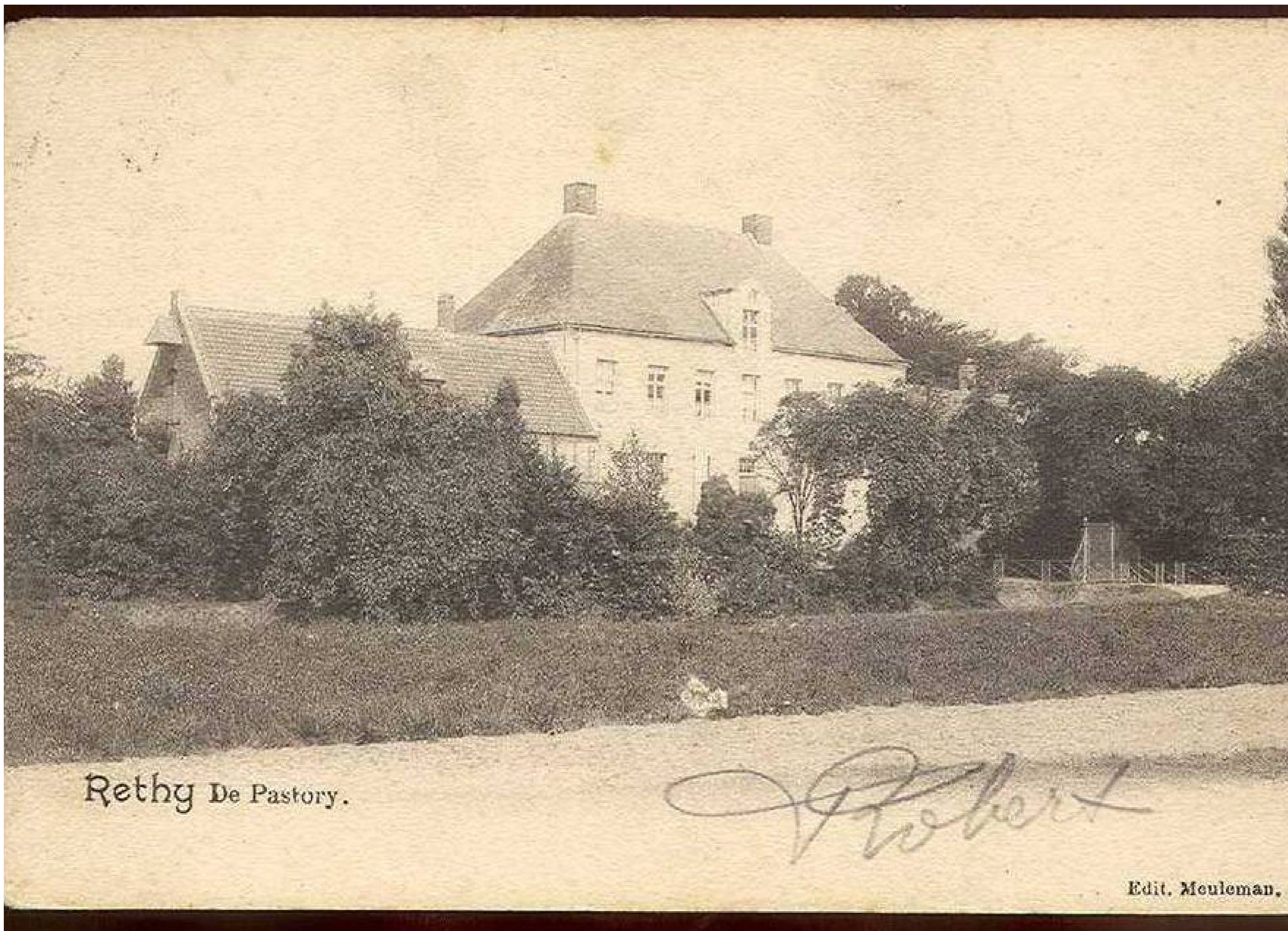
Reliëf

Op de site van de Vest is er een belangrijk niveauverschil aanwezig tussen de straat en het grasplein voor de Vest. Dit niveauverschil willen we gebruiken. Op het laagste niveau voorzien we een parking voor het centrum. Door het niveauverschil met de straat worden de auto's een beetje weggestopt. De rest van het plein laten we langzaam afhellen van de straat naar de Vest toe.



Bomen

In het gedeelte dat als parking wordt aangelegd voorzien we een bomendak dat deze parking in een groen kleedje steekt. De parking wordt in halfverharding aangelegd. De bomen kunnen dus rechtstreeks in deze halfverharding worden ingeplant. Op het voorplein voorzien we een aantal welgeplaatste solitaire bomen die de voorgenoemde zichtassen versterken.



VROEGER

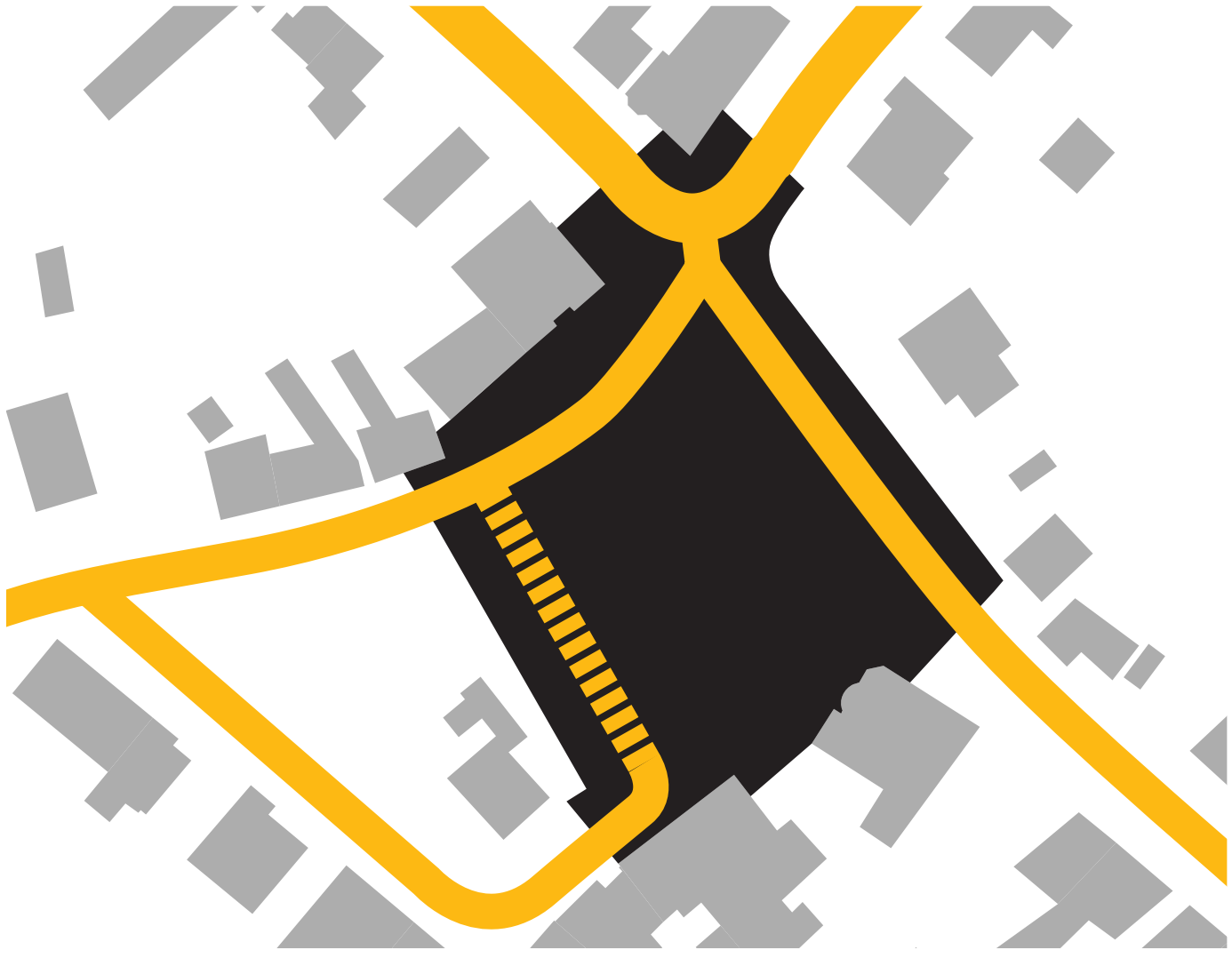


NU



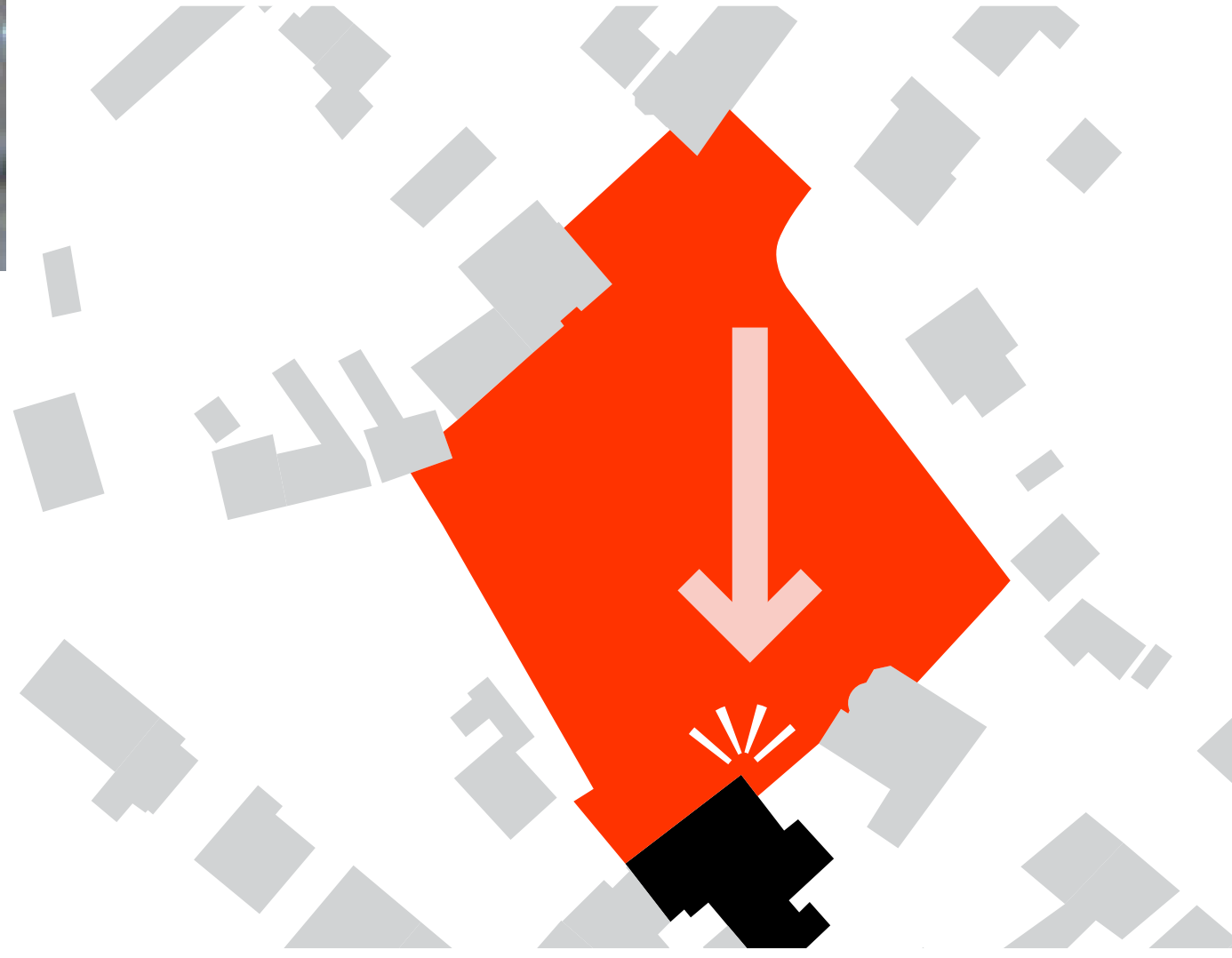
TOEKOMST

PASTOOR DE VOGHT PLEIN POORT TOT HET CENTRUM



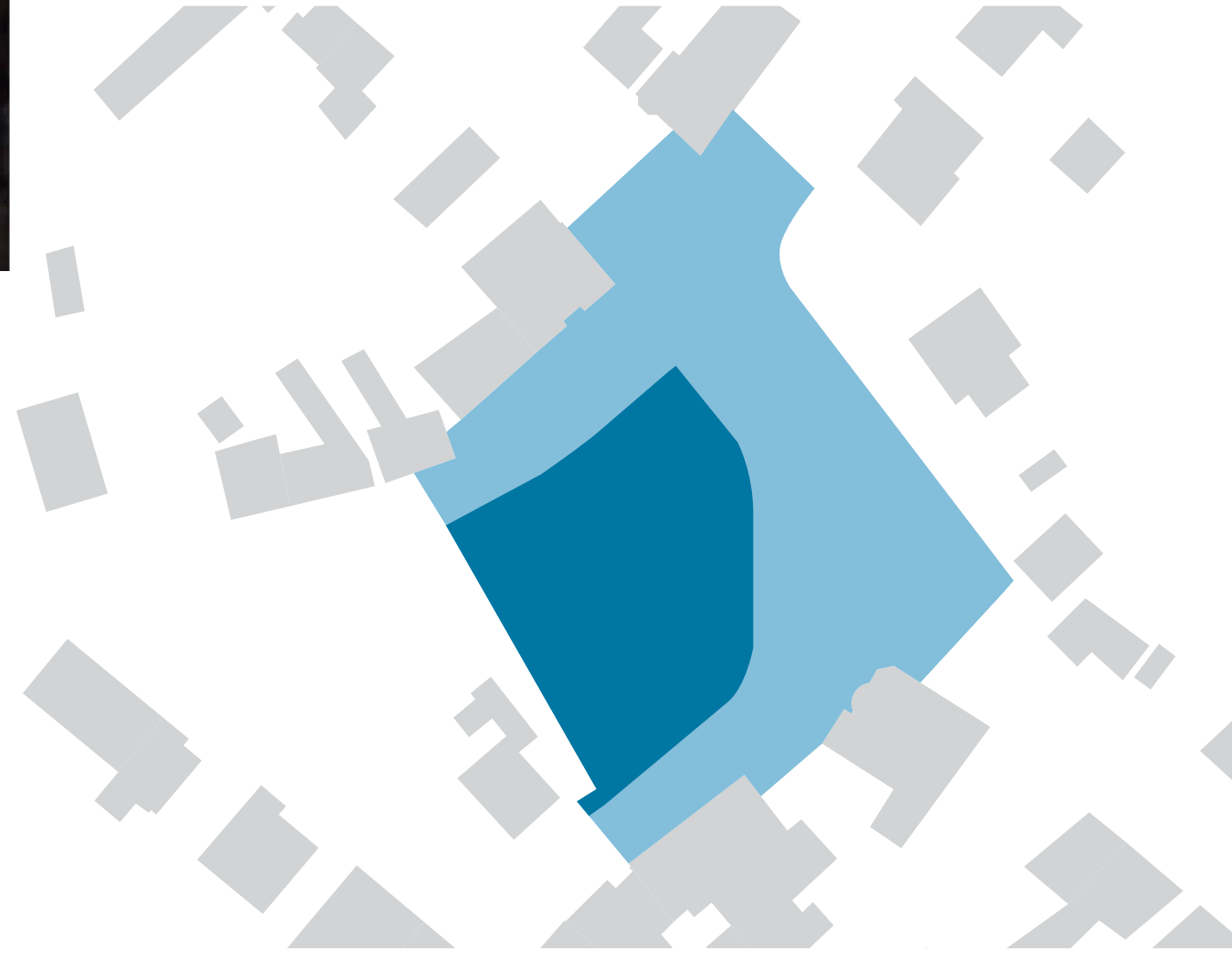
Auto

Wij stellen voor om de Nederstraat als een kleine lus op de Burchstraat uit te werken. Het parkeren wordt uit het zicht getrokken. Op deze manier ontstaat een grote autovrije verblijfszone langs de gevel van de bibliotheek en de huidige snackbar. De route Turnhoutsebaan – Boesdijkhofstraat krijgt ook voorrang op de doorgaande route naar het centrum, dat we zoveel mogelijk autoluw willen maken.



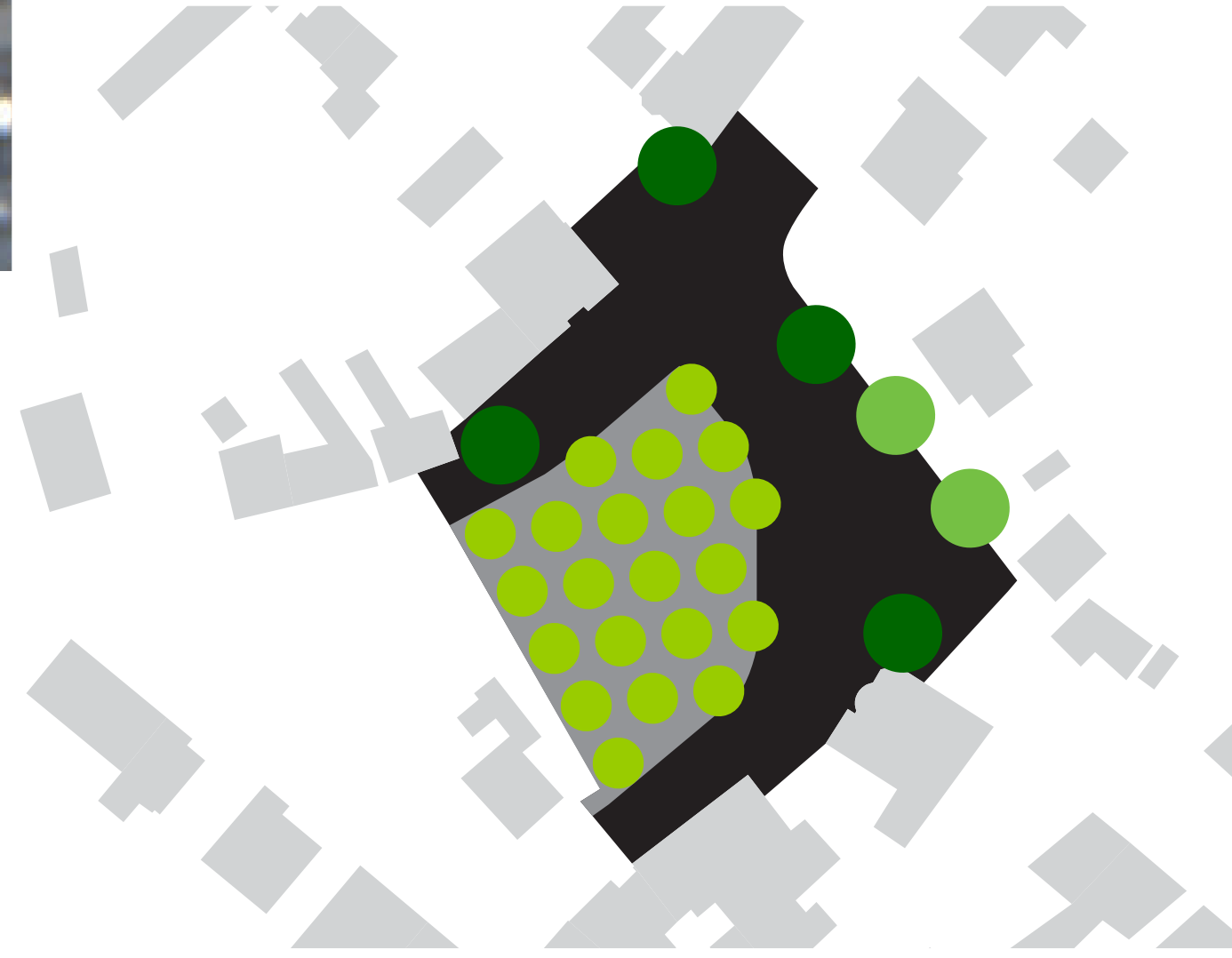
Zicht

We maken de vorm van het plein zo dat de bibliotheek meer op het plein betrokken wordt.



Plein, park en parking

De lichtblauwe ruimte op het schema is de open pleinruimte. Binnen de donkerblauwe ruimte wordt het parkeren en een stukje park georganiseerd. Deze laatste ruimte bestaat uit een vloer van halfverharding en een bomendak dat bestaat uit bomen op een raster.



Bomen

Binnen de park- en parkeerzone gebruiken we een raster van bomen dat een bomendak vormt. Binnen de pleinruimte plaatsen we enkele solitaire bomen. Op de kruising van de Peperstraat met de Boesdijkhofstraat beklemtonen we het poorteffect door de plaatsing van enkele bomen.



VROEGER



NU

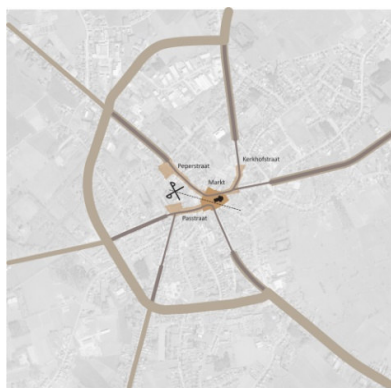


TOEKOMST

8 **Bijlage 8: Evaluatie mobiliteitsscenario's, Masterplan Retie**



Evaluatie mobiliteitsscenario's Masterplan Retie



September 2010

Opgemaakt door:



MINT nv

Hendrik Consciencestraat 1b

2800 Mechelen

In onderaanneming van:



BRUT

Kiekenmarkt 33

1000 Brussel

COLOFON

OPDRACHT

Opdrachtgever	Gemeente Retie Markt 1, 2470 Retie
Opdrachtnemer	MINT nv Hendrik Consciencestraat 1b – 2800 Mechelen
Projectleider	Conrad De Poortere

PROJECTMEDEWERKERS

Conrad De Poortere	Projectleider Verkeersplanning
Sören Schippers	Projectmedewerker Verkeersplanning
Bruno Villé	Projectleider Verkeersmodellen
Kristof Bleux	Projectmedewerker Verkeersmodellen

DOCUMENTEN

September 2010	Versie 1.0
----------------	------------

INLEIDING	5
1. ONDERZOEKSCENARIO'S	6
1.1. RING IN WERKING STELLEN	7
1.2. VOORKEURSCENARIO'S	8
1.2.1. SCENARIO 'ENKELRICHTING PEPERSTRAAT'	8
1.2.2. SCENARIO 'KNIPPEN PASSTRAAT'	9
1.2.3. SCENARIO 'KNIPPEN KLOOSTERSTRAAT'	10
1.2.4. SCENARIO 'KNIPPEN PASSTRAAT EN KLOOSTERSTRAAT'	11
1.2.5. SCENARIO NOORD-ZUIDLUS	12
2. TELLINGEN	13
2.1. CAMERATELLINGEN	13
2.1.1. TURNHOUTSEBAAN – RING	13
2.1.2. KASTEELSTRAAT – RING	15
2.1.3. SINT-PAULUSSTRAAT – NIEUWSTRAAT	17
2.2. TELLINGEN TV3V	19
3. WIJZIGING VERKEERSSTROMEN	21
3.1. VERSCHUIVEN INTENSITEITEN	21
3.2. TOETSING VERKEERSLEEFBAARHEID (CAPACITEIT)	21
3.3. TOETSING VERKEERSLEEFBAARHEID (OVERSTEEKBAARHEID)	23
4. MICROSIMULATIE	25
4.1. INTENSITEITEN	25
4.2. VARIANTEN	26
4.2.1. OVERZICHT	26
4.2.2. HUIDIGE SITUATIE	28
4.2.3. VARIANT A: RING IN WERKING STELLEN	29
4.2.4. VARIANT B: KNIPPEN PASSTRAAT (EN KLOOSTERSTRAAT)	30
4.2.5. VARIANT C: PEPERSTRAAT ENKELRICHTING WEG VAN MARKT	31
4.2.6. VARIANT D: OPHOGING VAN INTENSITEITEN RING	33
5. BESLUIT	34

6. BIJLAGEN	35
6.1. TURNHOUTSEBAAN KOMENDE VANUIT TURNHOUT	35
6.2. TURNHOUTSEBAAN KOMENDE VANUIT HET CENTRUM	36
6.3. PIJLSTRAAT (NAAR HET NOORDEN)	37
6.4. PIJLSTRAAT (NAAR HET ZUIDEN)	38
6.5. REISTIJD TURNHOUTSEBAAN KOMENDE VAN TURNHOUT RICHTING NIEUWSTRAAT (ZUIDEN)	39

INLEIDING

In voorliggend rapport worden uit de verschillende concept scenario's een aantal mogelijke **voorkeursscenario's** geselecteerd. Deze scenario's hebben zowel een mogelijke ruimtelijke als verkeerskundige impact en worden in deze nota voornamelijk op verkeerskundige aspecten beoordeeld.

Als eerste stap worden de verschillende **scenario's** beschreven en een aantal eerste **kwalitatieve aspecten** omschreven.

Vervolgens wordt een overzicht gegeven van de aanvullende **kruispunttellingen** die als basis gebruikt zijn om met betrekking van een **microsimulatie** een evaluatie op kruispuntniveau door te voeren.

Daarnaast worden de **wijzigingen in de verkeersstromen** besproken bij het toepassen van de verschillende scenario's. Hierbij is inzicht gegeven op de impact op intensiteiten en verkeersleefbaarheid.

Tot slot is een beschrijving van de uitgevoerde microsimulaties (VISSIM) met betrekking tot de herverdeling van het verkeer gegeven en worden de **resultaten** van de microsimulatie besproken.

1. ONDERZOEKSCENARIO'S

Om de verkeerssituatie in het centrum van Retie te optimaliseren en de ruimtelijke beeldkwaliteit te versterken werden er verschillende onderzoeksscenario's opgesteld. Enkele **concepten** zijn hierbij mogelijk, zoals:

- Enkelrichting maken van één of meerdere radiale assen
- Knippen van één of meerdere toegangswegen
- Knippen van het kruispunt ter hoogte van de markt
- Volledig autovrij maken van het centrumgebied

Uiteindelijk zijn er vertrekkende vanuit bovenstaande concepten een zeven tal scenario's onderzocht waarvan **vijf voorkeursscenario's** verder worden uitgewerkt. De vijf scenario's die in dit rapport verder zullen worden toegelicht zijn:

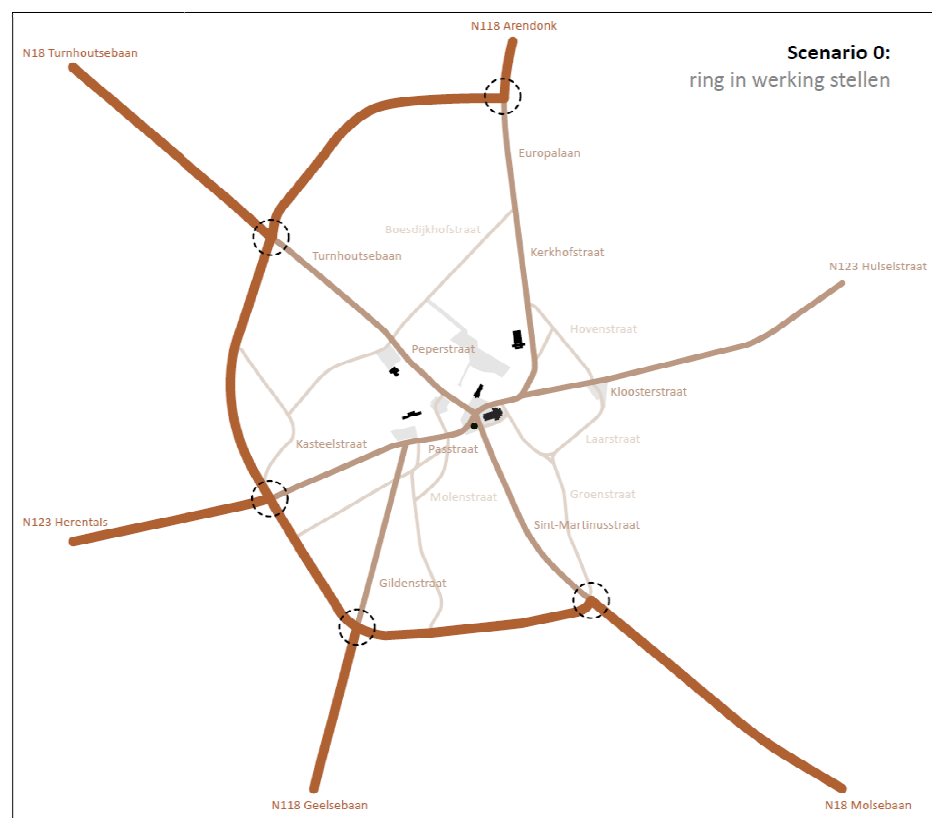
- scenario 0: ring in werking stellen
- scenario 1b: enkelrichting Paperstraat (weg van de markt)
- scenario 2b: knippen Passtraat
- scenario 2c: knippen Kloosterstraat
- scenario 2d: knippen Passtraat en Kloosterstraat
- scenario 3a: Noord-zuidlus

1.1. RING IN WERKING STELLEN

De voorkeurscenario's zullen worden vergeleken met het **referentiescenario of nulscenario**. Dit is de huidige situatie met de bestaande verkeersstellingen waar de ontbrekende link tussen N18 (Turnhout) en N118 (Arendonk) wordt gerealiseerd. Door de ring in werking te stellen zal, zonder maatregelen op de invalssassen naar het centrum te nemen, een beperkt aandeel doorgaand verkeer zich verplaatsen via de Ring.

In het nulscenario zijn de bestaande **kruispunten** als onderstaand ingericht:

- Turnhoutsebaan-Ring: rotonde
- Kasteelstraat-Ring: verkeerslichtengeregeld
- Geelsebaan – Ring: verkeerslichtengeregeld
- St-Martinusstraat-Ring: verkeerslichtengeregeld



Figuur 1: ring in werking stellen

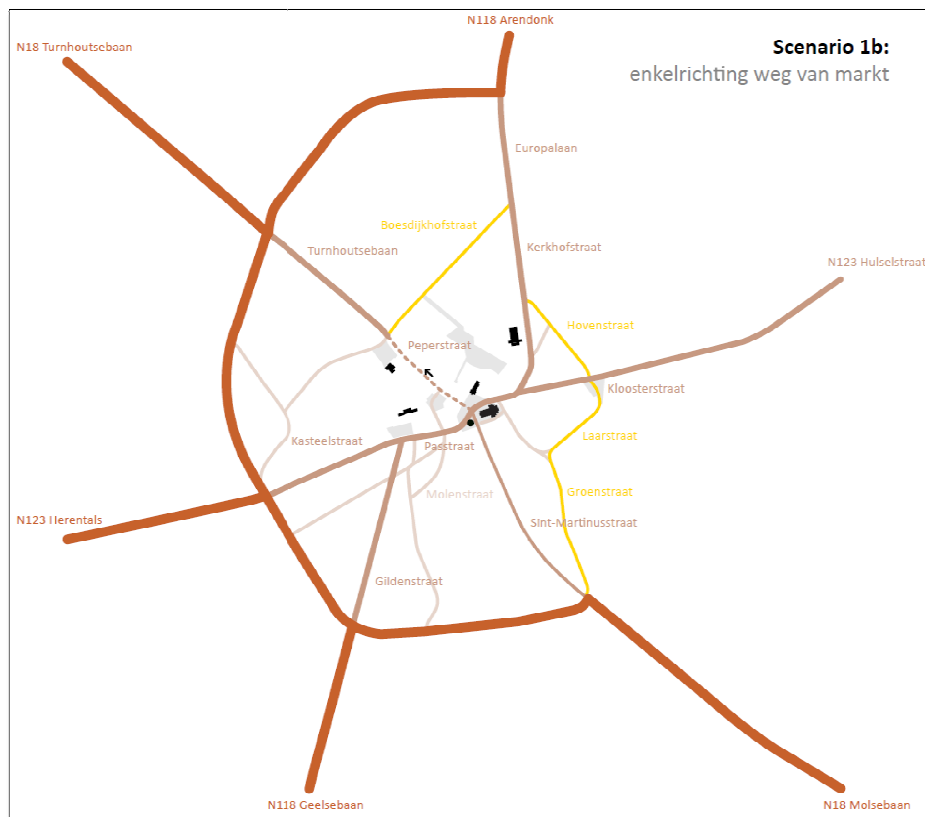
1.2. VOORKEURSCENARIO'S

1.2.1. SCENARIO 'ENKELRICHTING PEPERSTRAAT'

In dit scenario wordt de Peperstraat een **enkelrichtingsstraat centrum uitwaarts**. Door deze ingreep is er geen doorgaand verkeer meer mogelijk op de hoofdroute Turnhoutsebaan – Molsebaan in zuidelijke richting. Daarnaast worden de voertuigen die vanuit de Turnhoutsebaan komen en tot aan de Peperstraat rijden vanzelf afgeleid naar de **Boesdijkhofstraat** en de **parking van het Gemeentepark**.

Aan het kruispunt op de **markt** worden door het enkelrichting maken van de Peperstraat een aantal afslagbewegingen niet meer mogelijk waardoor het kruispunt minder ruimte in beslag zal nemen dan in de huidige situatie.

In het typeprofiel van de Peperstraat zal echter rekening moeten worden gehouden met **busverkeer** in beide richtingen, waardoor de huidige breedte mogelijk zal moeten worden behouden. Er zullen technische oplossingen moeten gevonden worden om busverkeer door te laten maar overig gemotoriseerd verkeer niet.



Figuur 2: scenario enkelrichting Peperstraat

1.2.2. SCENARIO 'KNIPPEN PASSTRAAT'

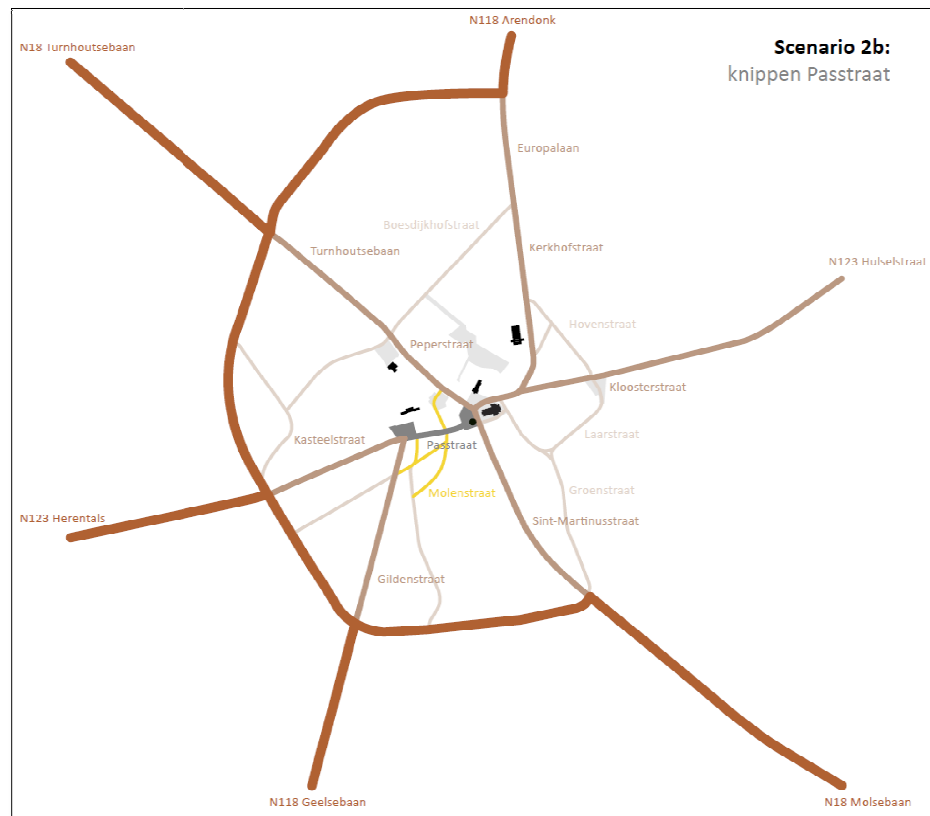
In scenario 2b wordt de Passtraat **tussen de markt en N118 geknipt** voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor ontstaat er een kleine lus tussen de N123 (Herentals) en N118 (Geel), waardoor het verkeer telkens terug op de **Ring** komt.

Doorgaand verkeer op de **hoofdas Turnhout – Mol** blijft echter behouden. Dit heeft wel als voordeel dat er geen effect is op de huidige routes van het **openbaar vervoer**.

Verder moeten de **woningen** in de Passtraat wel bereikbaar blijven. Mogelijk bieden de Ploegstraat en Molenstraat hier een oplossing.

Daarnaast moet er ook gelet worden op een mogelijke **sluiproute** die ontstaat via de parking van de Delhaize. Deze parking heeft namelijk een in- en uitgang in zowel de Passtraat als Peperstraat. Indien de knip in de Passtraat niet goed wordt ingericht kan de knip in de Passtraat eenvoudig vermeden worden.

De **toeristische route Kasterlee – Postel** (oost-west) wordt versterkt voor fietsverkeer, doch verhinderd voor gemotoriseerd verkeer. De **parking aan de pastorie** kan als openbare parking geoptimaliseerd worden, waarbij deze een deel van het aanbod op de markt opvangt.



Figuur 3: scenario knippen Passtraat

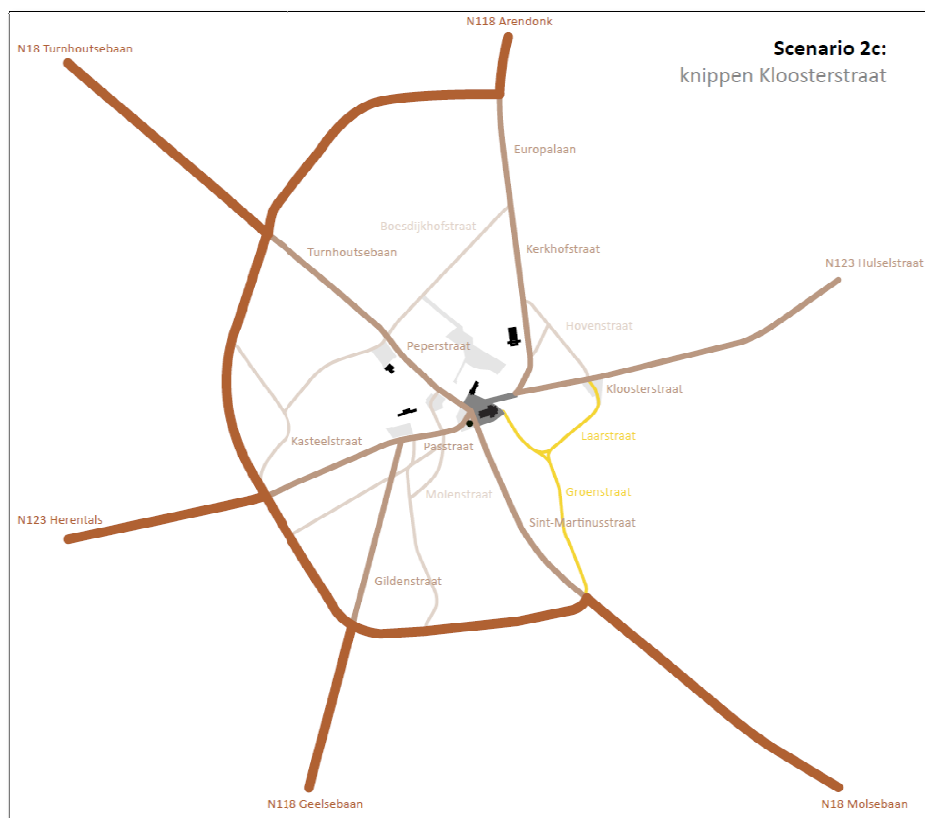
1.2.3. SCENARIO 'KNIPPEN KLOOSTERSTRAAT'

In dit scenario wordt de Kloosterstraat **tussen de markt en de kruising N118/N123 geknipt** voor gemotoriseerd verkeer.

De belangrijkste **doorgaande route (Turnhoutsebaan – Molsebaan)** wordt niet geknipt en op de **markt** blijft een belangrijk kruispunt bestaan. Net zoals in het scenario 'knippen Passtraat' heeft dit scenario geen effect op de routes van het **openbaar vervoer**.

De **radialen** (Turnhoutsebaan, Kasteelstraat en Geelsebaan) die met de ring verbonden zijn blijven bestaan. Aangezien deze belangrijke assen blijven bestaan zal het effect op de herverdeling tussen centrum en ring eerder beperkt zijn.

De **toeristische route Kasterlee – Postel** (oost-west) wordt versterkt voor fietsverkeer, doch verhinderd voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor ontstaat de kans dat de **Groenstraat-Laarstraat** als sluiproute zal worden gebruikt.



Figuur 4: scenario knippen Kloosterstraat

1.2.4. SCENARIO 'KNIPPEN PASSTRAAT EN KLOOSTERSTRAAT'

Dit scenario wordt zowel een knip in de Passtraat als in de Kloosterstraat toegepast.

Doorgaand verkeer blijft op **Turnhoutsebaan**, waardoor allicht slechts een beperkte stijging van het verkeer op de **Ring** te verwachten valt.

De bereikbaarheid van de **openbare parkings** wordt iets minder goed vanuit een aantal richtingen, wat mogelijk zorgt voor een langere route en reistijd.

De doorstroming van het **openbaar vervoer** wordt zoals in de twee voorgaande scenario's gewaarborgd, gelet op het feit dat de **as Turnhoutsebaan-Molsebaan** blijft behouden.

De **toeristische route Kasterlee – Postel** (oost-west) wordt ook in dit scenario versterkt voor fietsverkeer, doch verhinderd voor gemotoriseerd verkeer. Met betrekking tot de verkeersveiligheid voor **fietzers** op het marktplein dient aandacht besteed te worden aan de conflicten tussen dwarsend fietsverkeer en doorgaand autoverkeer.



Figuur 5: scenario autovrije Passtraat en Kloosterstraat

1.2.5. SCENARIO NOORD-ZUIDLUS

In dit scenario wordt het kruispunt ter hoogte van de **markt geknipt**. Hierdoor ontstaan **twee lussen** langsheen een vergroot marktplein:

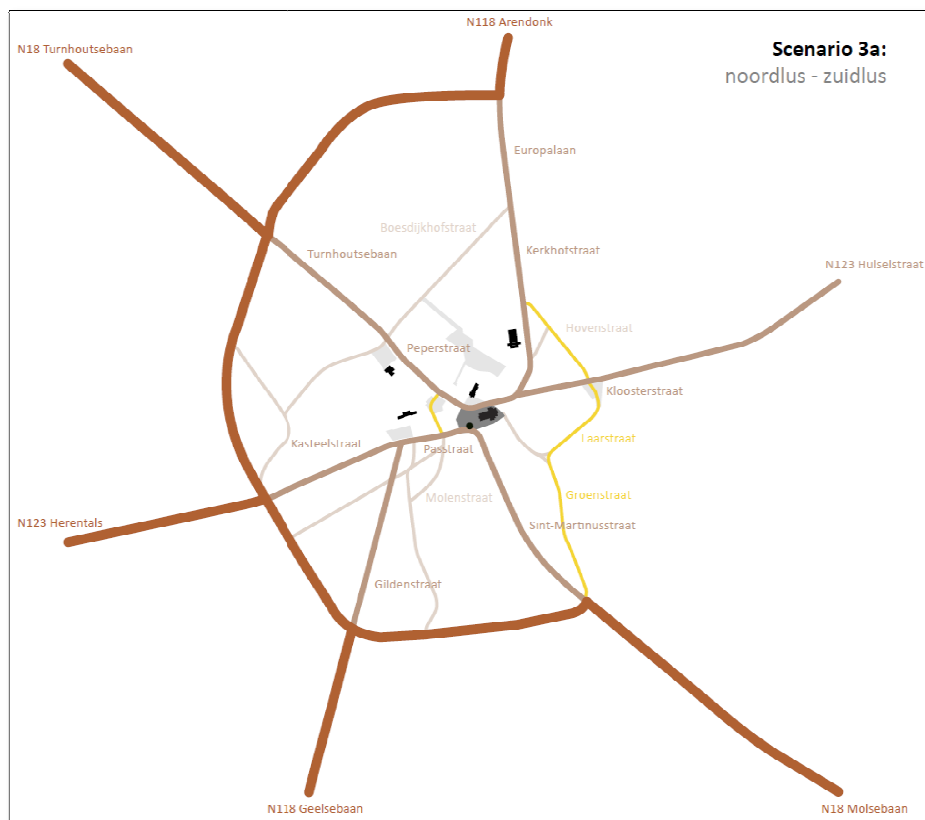
- Noordelijke lus: Turnhoutsebaan, Peperstraat, Kloosterstraat, Kerkhofstraat en Europalaan
- Zuidelijke lus: Kasteelstraat (of Gildestraat), Passtraat en Sint-Martinusstraat

Beide lussen zorgen er voor dat **alle functies bereikbaar** blijven in het centrum. Maar de belangrijke hoofdrichting **Turnhoutsebaan-Molsebaan** (N18 en N118) wordt geknipt en doorgaand verkeer wordt uit het centrum geweerd.

Bij dit scenario zullen de **Groenstraat – Laarstraat – Hovenstraat** mogelijk als sluiproute functioneren. Er dient nagedacht te worden over de functie van dergelijke woonstraten.

De **verkeersleefbaarheid en –veiligheid** worden met dit scenario sterk verbeterd in het centrum doordat afslaande bewegingen op de markt niet meer mogelijk zijn.

Extra aandacht voor de doorstroming van het **openbaar vervoer** op de as N18/N118 (Turnhout – Mol) is nodig ter hoogte van de markt. Door middel van technische oplossingen kan de bus toch over de markt rijden, maar overig gemotoriseerd verkeer niet.



Figuur 6: scenario knippen markt

2. TELLINGEN

2.1. CAMERATELLINGEN

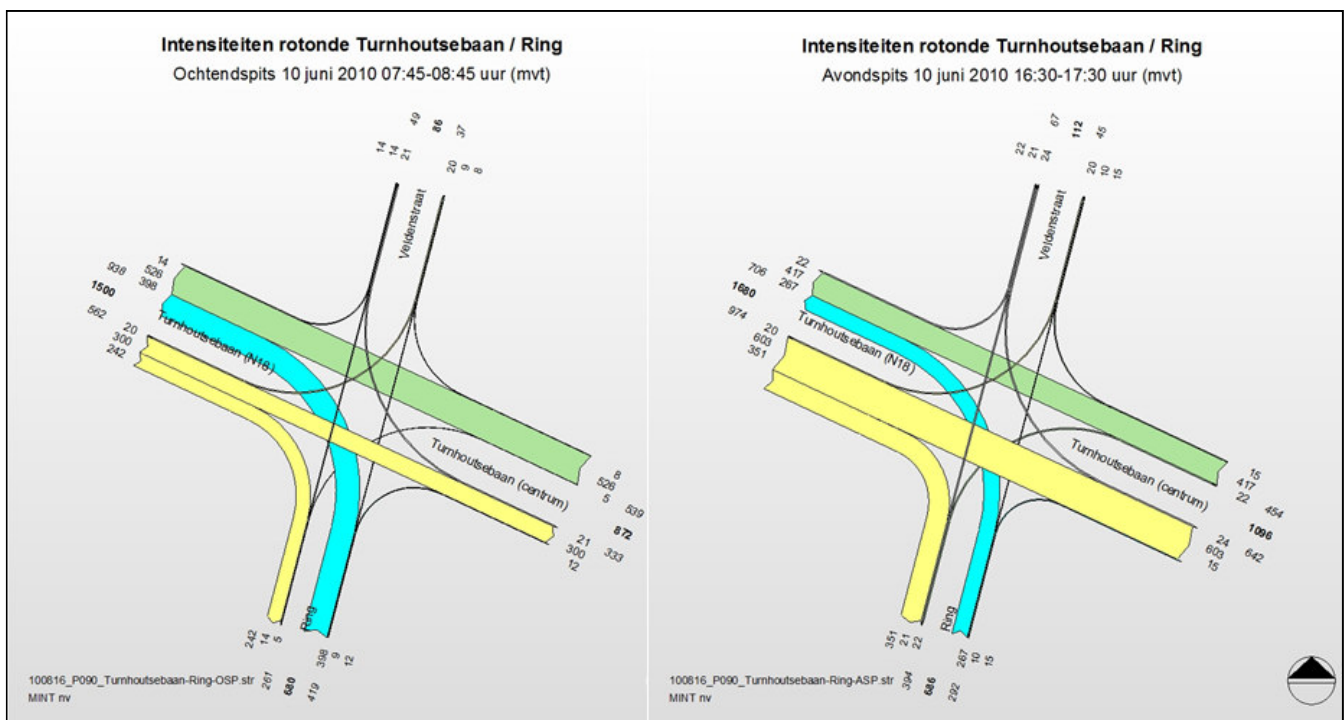
De tellingen die gebruikt zijn voor het opstellen van het mobiliteitsprofiel zijn afkomstig van verkeerstellingen uitgevoerd op 10 juni 2010 door middel van een videotelling. Er werd in de ochtendspits geteld van 7u00 tot 9u00 en in de avondspits van 16u00 tot 18u00 op de kruispunten van de ring met invalswegen (= Turnhoutsebaan N18, Kasteelstraat N123 en Geelsebaan N118). Onderstaand zijn de resultaten voor bovenstaande kruispunten voor het drukste uur weergegeven met een onderscheid tussen motorvoertuigen en fietsers.

Opmerking:

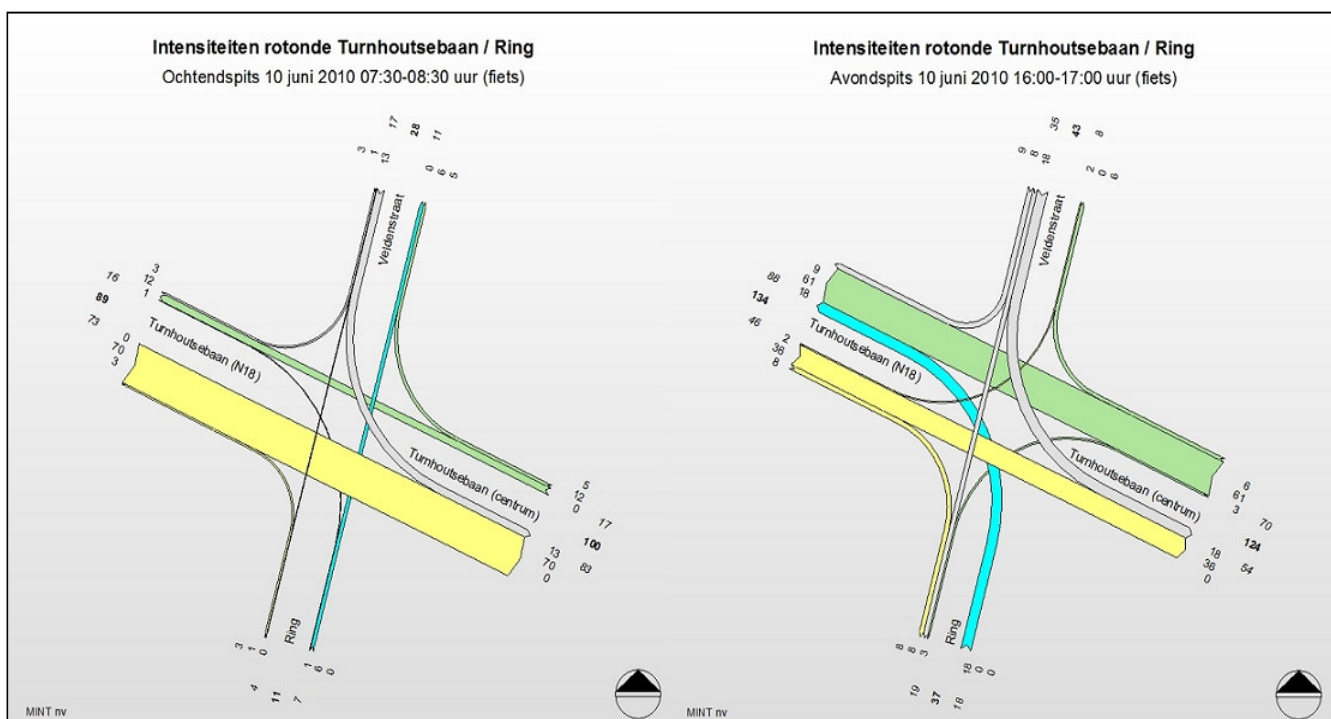
De intensiteiten van de cameratellingen (juni 2010) verschillen van deze in het voorgaande opgemaakt rapport 'Onderzoeksrapport mobiliteit, Masterplan Retie' (mei 2010). De intensiteiten van beide tellingen kunnen echter met elkaar worden vergeleken en hebben dus circa dezelfde intensiteiten. De microsimulaties, zoals verder in het rapport beschreven en uitgevoerd met de tellingen van juni 2010 kunnen dus als betrouwbaar worden beschouwd.

2.1.1. TURNHOUTSEBAAN – RING

Op de Turnhoutsebaan zijn de **drukste richtingen** voor **motorvoertuigen** zowel in de **ochtend- als avondspits dezelfde**. Het betreft de richting komende van Turnhout richting het centrum en de ring. Het is echter wel opvallend dat de ring minder gebruikt wordt dan de Turnhoutsebaan. Verder rijden er ook een groot aandeel voertuigen komende van het centrum en de ring in de richting van Turnhout.



Figuur 7: intensiteiten (mvt) Turnhoutsebaan-Ring OSP(links) – ASP (rechts)

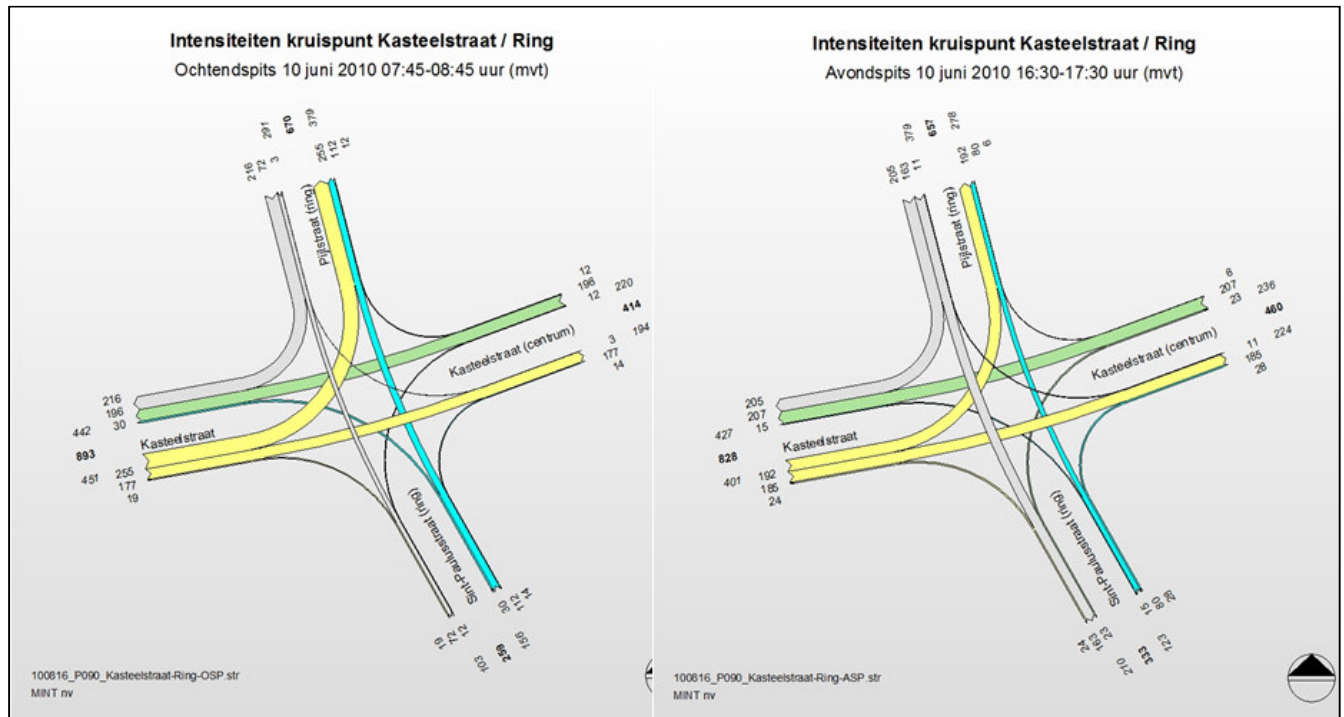


Figuur 8: intensiteiten (fiets) Turnhoutsebaan-Ring OSP(links) – ASP (rechts)

Het **fietserverkeer** heeft de **grootste verkeersstroom tijdens de ochtendspits** vanuit Turnhout in de richting van het centrum. Tijdens de avondspits is de omgekeerde richting, namelijk in de richting van Turnhout komende van het centrum, de drukste verkeersstroom met circa evenveel fietsers als in de ochtendspits.

2.1.2. KASTEELSTRAAT – RING

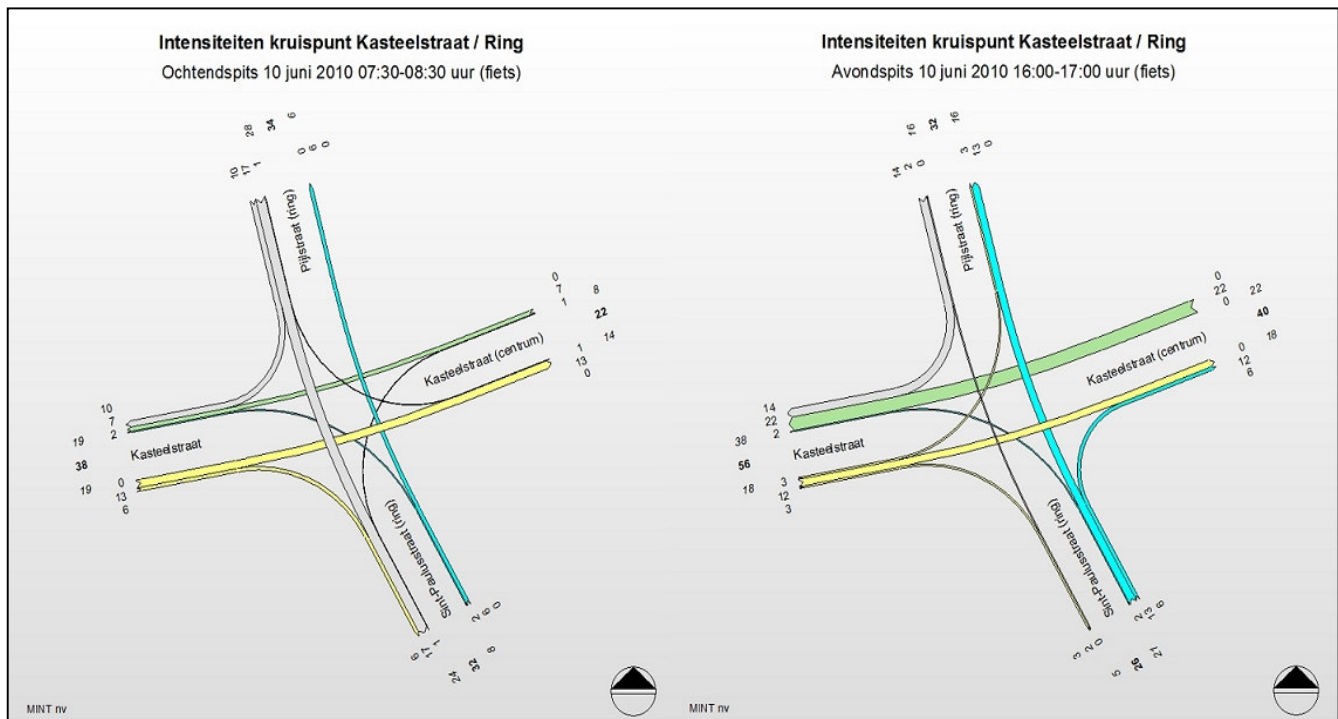
Op het kruispunt van de ring met de Kasteelstraat vinden de **drukste verkeersstromen** zowel tijdens de ochtend- als avondspits plaats **van en naar de Kasteelstraat**. Het verkeer komende van de Kasteelstraat rijdt voornamelijk naar het noorden (Pijlstraat) en een kleiner aantal voertuigen richting het centrum. Verder rijden er ook behoorlijk wat voertuigen van de Pijlstraat en het centrum naar de Kasteelstraat.



Figuur 9: intensiteiten (mvt) Kasteelstraat-Ring OSP(links) – ASP (rechts)

Voor het **fietsverkeer** zijn de drukste verkeersstromen in de ochtendspits de **noord-zuid beweging** op de **Ring** en de **overstekende beweging** van de **Kasteelstraat** naar het centrum.

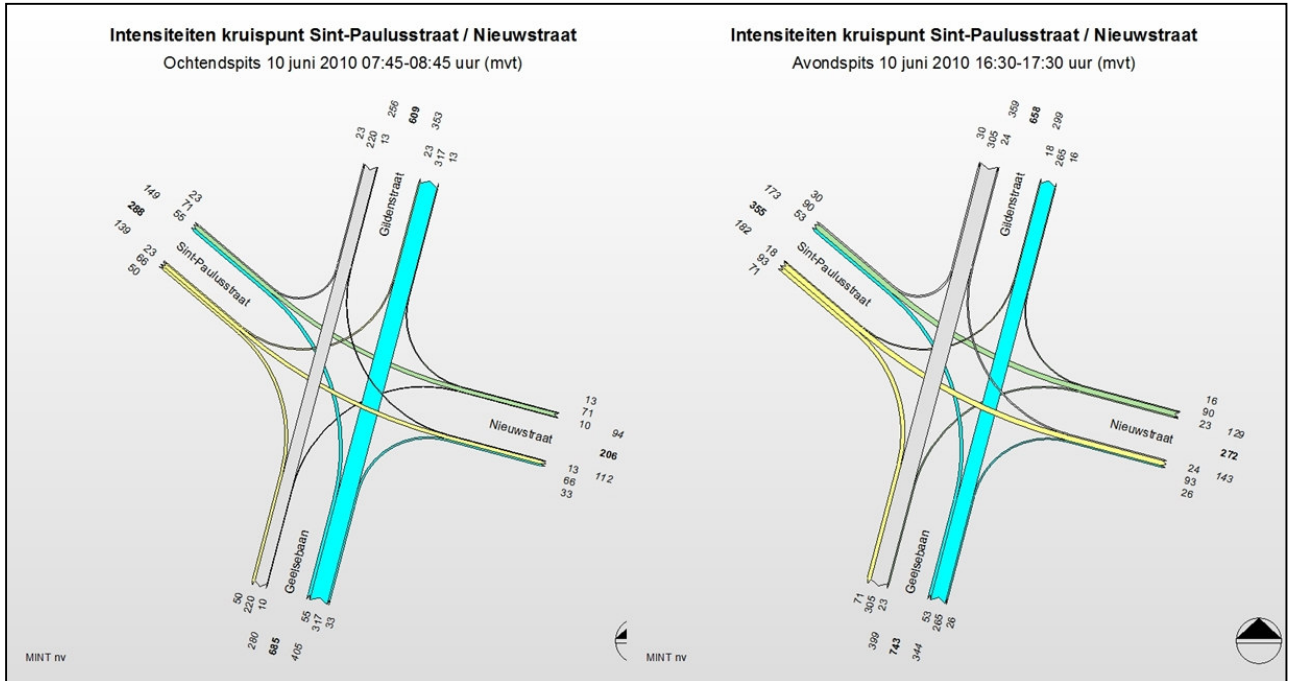
Tijdens de avondspits heeft de overstekende beweging van het centrum naar de Kasteelstraat de grootste verkeersstroom. Op de Ring heeft de tegenovergestelde richting van de ochtendspits, namelijk de zuid-noord beweging, de meeste fietsintensiteiten.



Figuur 10: intensiteiten (fiets) Kasteelstraat-Ring OSP(links) – ASP (rechts)

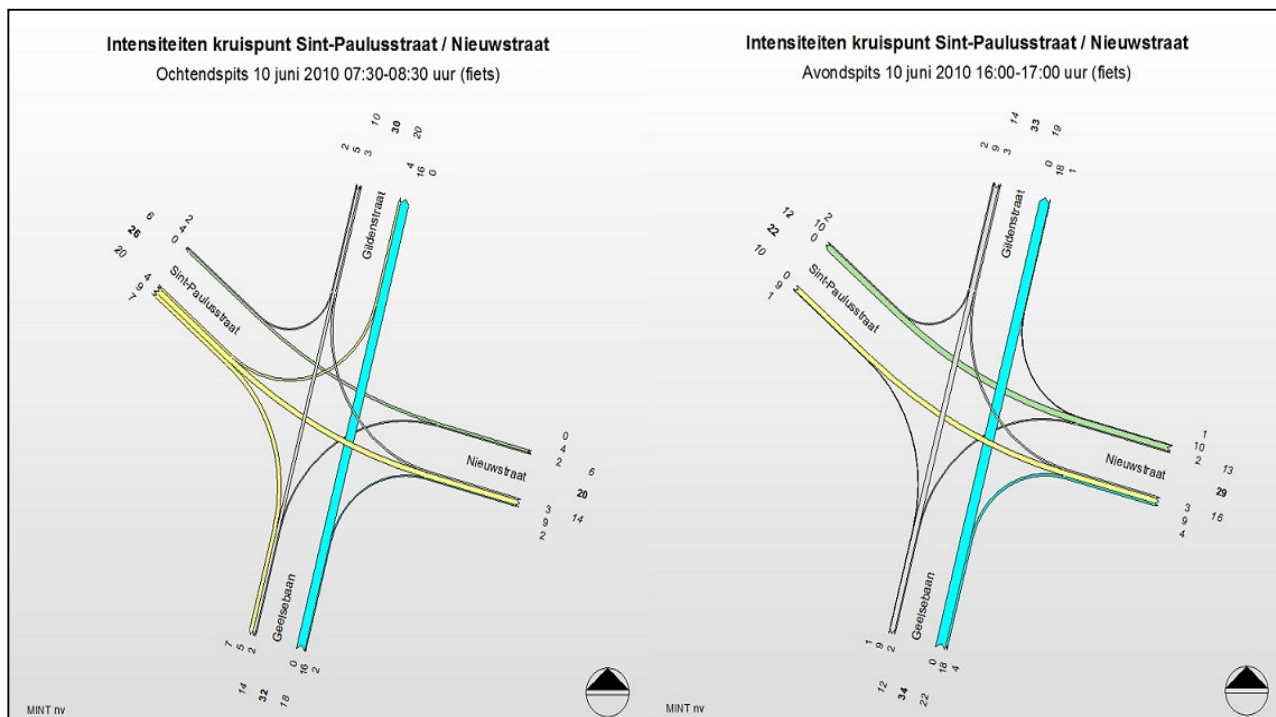
2.1.3. SINT-PAULUSSTRAAT – NIEUWSTRAAT

Op dit kruispunt zijn net zoals bij de twee voorgaande kruispunten de **drukste verkeersstromen** tijdens de **ochtend- en avondspits dezelfde**. De drukste verkeersstromen zijn van de **Geelsebaan** naar het centrum en omgekeerd.



Figuur 11: intensiteiten (mvt) St-Paulusstraat-Nieuwstraat OSP(links) – ASP (rechts)

Het **fietsverkeer** heeft op dit kruispunt in tegenstelling tot voorgaand besproken kruispunten tijdens de ochtend- en avondspits een ander patroon. De drukste richting tijdens zowel de **ochtend- als avondspits** is van de Geelsebaan naar het centrum. Tijdens de **avondspits** zijn er ook in beide richtingen een aantal overstekende bewegingen van de ring.



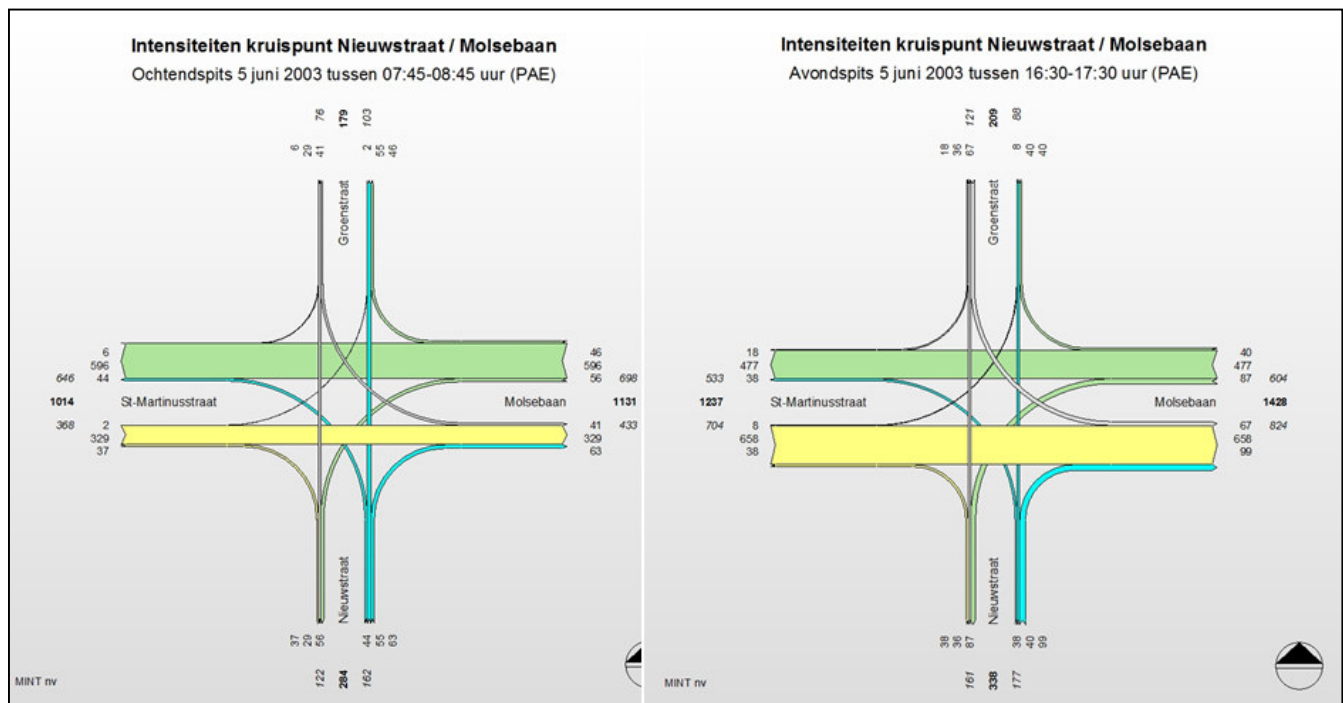
Figuur 12: intensiteiten (fiets) St-Paulusstraat-Nieuwstraat OSP(links) – ASP (rechts)

2.2. TELLINGEN TV3V

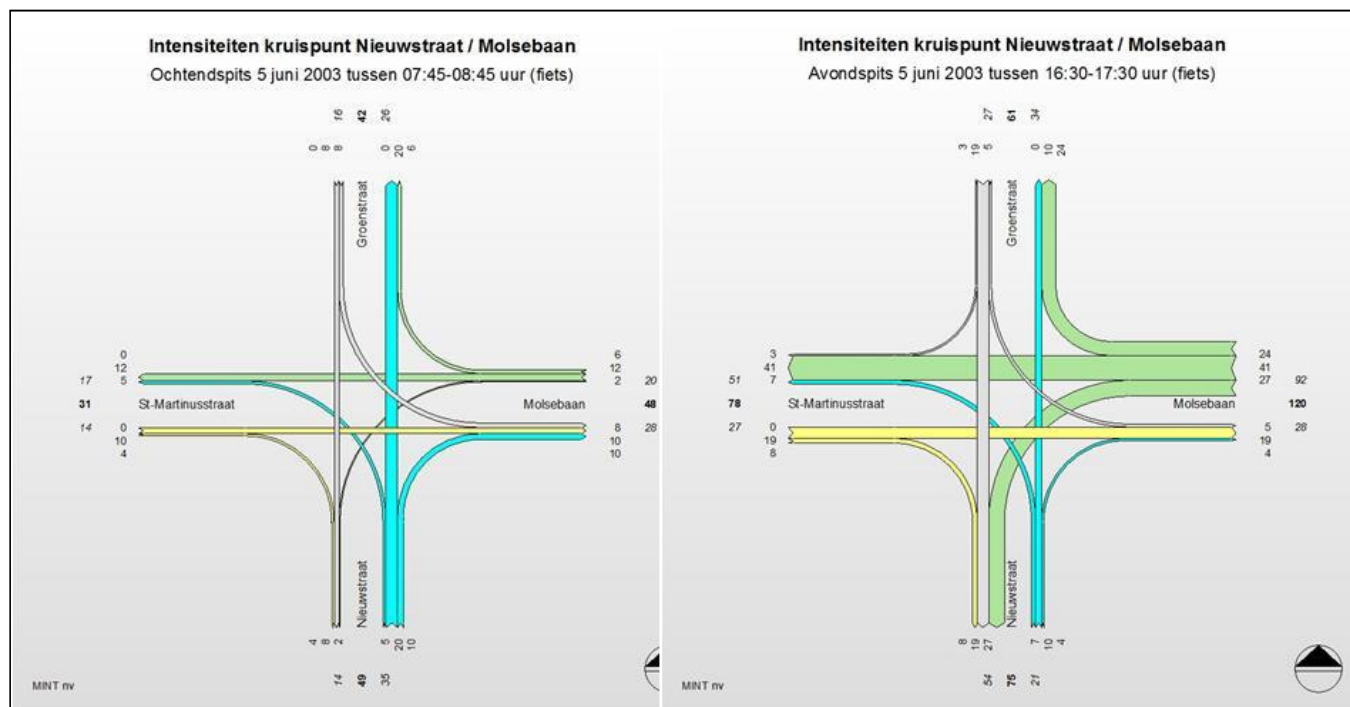
In het kader van een TV3V studie in functie van de herinrichting van het gevaarlijk kruispunt Nieuwstraat-Molsebaan zijn ook voor het meest zuidelijke gelegen kruispunt van de ring tellingen beschikbaar, al dateren deze van juni 2003.

Van het centrum richting Dessel en omgekeerd hebben zowel tijdens de ochtend- als avondspits de **grootste verkeersstromen**.

Wat het **fietsverkeer** betreft tijdens de **ochtendspits** komt de grootste verkeersstroom van de ring en rijdt naar de Groenstraat. Tijdens de **avondspits** komt het grootste aandeel fietsers van de richting Dessel en rijden richting het centrum van Retie. Daarnaast zijn er een behoorlijk aandeel fietsers die rechts de Groenstraat inrijden of links naar de ring rijden.



Figuur 13: intensiteiten (PAE) Nieuwstraat-Molsebaan OSP(links) – ASP (rechts)



Figuur 14: intensiteiten (fiets) Nieuwstraat-Molebaan OSP(links) – ASP (rechts)

3. WIJZIGING VERKEERSSTROMEN

3.1. VERSCHUIVEN INTENSITEITEN

Onderstaand worden de verschuivingen van intensiteiten na het toepassen van de verschillende scenario's besproken.

De intensiteiten afgebeeld in onderstaande tabel zijn **intensiteiten per richting**.¹

			enkelrichting peperstraat	knip passtraat	knip kerkhofstraat	knip pas- en kerkhofstraat	noord-zuidlus
		Scenario 0	Sc 1b	Sc 2b	sc2c	sc2d	Sc 3
bestaand deel Ring	naar Noord	480	980	690	540	690	805
	naar Zuid	500	500	610	500	610	765
Peperstraat	naar Noord	430	430	450	620	560	170
	naar Zuid	550	0	600	710	690	250
Passtraat	naar Noord	440	440	0	300	0	230
	naar Zuid	430	650	0	340	0	340
St-Martinusstraat	naar Noord	560	290	650	540	630	170
	naar Zuid	505	505	595	445	535	115
Kerkhofstraat	naar Noord	460	420	320	0	0	250
	naar Zuid	590	590	530	0	0	420
Groenstraat-Laarstraat	naar Noord	70	70	120	240	240	235
	naar Zuid	130	130	150	150	200	335

Tabel 1: wijziging intensiteiten per scenario

Elk scenario zorgt voor een **stijging op de (bestaande) ring**. De stijging van intensiteiten doet zich in **beperkte mate** voor in de scenario's die **geen impact** hebben op **NZ-bewegingen**.

In **scenario 3** zal de **impact op de ring** en bijgevolg de stijging van de intensiteiten **het sterkst** zijn. Tevens zal in dit scenario de impact voor de **Groenstraat-Laarstraat** ook het grootste zijn. In het **centrum** zullen de **intensiteiten afnemen**.

3.2. TOETSING VERKEERSLEEFBAARHEID (CAPACITEIT)

Om de **objectieve verkeersleefbaarheid** te inventariseren, wordt uitgegaan van de wegencategorisering uit het mobiliteitsplan van de gemeente Retie (2000). Vervolgens wordt de **capaciteit in functie van de leefbaarheid** per wegencategorie berekend. Deze capaciteit in functie van de leefbaarheid ligt lager dan de theoretische capaciteit. Hoe lager de wegencategorie, hoe lager de capaciteit in functie van de leefbaarheid. Door de objectieve telgegevens te vergelijken met de capaciteit in functie van de leefbaarheid, wordt duidelijk of er al dan niet knelpunten zijn.

¹ Bij de Passtraat kan de term 'Noord en Zuid' mogelijk verwarrend overkomen gelet op het feit dat de straat niet zuiver noord-zuid is georiënteerd. Naar Noord is richting het centrum, naar Zuid richting Kasteelstraat.

Het verschil tussen de theoretische capaciteit en capaciteit in functie van de leefbaarheid wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Wegcategorie	Omschrijving	Theoretische capaciteit (PAE/u/richting)	Capaciteit ifv leefb. (PAE/u/richting)	Capaciteit ifv leefb. (PAE/u) beide richtingen
primair	omlegging 2x2 beperkt aantal kruispunten	3600	3600	7200
secundair (hoofdinvalsweg)	2x2 in bebouwde kom groot aantal kruispunten	2400	2000	4000
	2x1 met weinig tot geen kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1800	1800	3600
stedelijke hoofdstraat	2x1 groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1200	1200	2400
lokale verbindingsweg interne ontsluitingsweg	2x1 groot aantal kruispunten	1000	650	1300
Wijkverzamelweg	2x1 groot aantal kruispunten		400	800
Woonstraat	2x1 geen scheiding verkeersdeelnemers		250	500

Tabel 2: capaciteit/wegcategorie (Bron: Wegencategorisering: Stad Gent Dienst Mobiliteit - Leefbaarheids capaciteit: Groep Swartenbroekx, Verkeersmodel Noord-Limburg, 1991)

De **Ring** van Retie(Pijlstraat, St-Paulusstraat en Nieuwstraat) is in het mobiliteitsplan van de gemeente Retie gecategoriseerd als een **secundaire weg type II**.

De route N123 – route Postelsebaan – Brand – Hulselstraat – **Kasteelstraat- Passtraat** – Pontfort is gecategoriseerd als **lokale verbindingsweg** (lokale weg type II). Echter is de Kasteelstraat in het mobiliteitsplan ook gecategoriseerd als centrumstraat. Gelet op het feit dat de Kasteelstraat als lokale verbindingsweg en centrumstraat is gecategoriseerd en de overige invalswegen (**Turnhoutsebaan-Peperstraat, St-Martinusstraat, Gildenstraat** en **Kerkhofstraat**) enkel als centrumstraat, kunnen ook de deze invalswegen als lokale verbindingswegen worden gecategoriseerd.

Secundaire weg type II

De capaciteit in functie van de leefbaarheid voor een secundaire weg type II bedraagt **1800 PAE/u/richting**. Over de volledige lengte van de ring wordt **deze waarde op geen enkel moment overschreden**. Indien de ring gecategoriseerd zou worden als een stedelijke hoofdstraat waarbij de capaciteit in functie van de leefbaarheid 1200 PAE/u/richting bedraagt dan blijven de intensiteiten nog steeds onder deze waarde.

Lokale weg type II

De capaciteit in functie van de leefbaarheid voor een lokale weg type II bedraagt **650 PAE/u/richting**. Enkel in scenario 2c met de knip in de Kerkhofstraat wordt in de **Peperstraat** de capaciteit in functie van de **leefbaarheid net overschreden**. Op de overige invalswegen wordt de waarde niet overschreden, hoewel de St-Martinusstraat met circa 1250 PAE/u/richting wel aardig in de buurt komt.

Naast de Belgische richtlijn met betrekking tot de capaciteit in functie van de leefbaarheid per wegcategorie wordt ook de Nederlandse richtlijn (landelijke richtlijn CROW) kort behandeld. De indicatie van de maximale intensiteit per etmaal of per rijstrook voor het bepalen van de capaciteit in functie van de leefbaarheid wordt in onderstaande tabel weergegeven.

Wegcategorie	Indicatie maximale intensiteit	
	van	tot
erftoegangsweg binnen bebouwde kom:		
erven	1.000 mvt/etm	2.400 mvt/etm
30 km/uur zones	5.000 mvt/etm	6.000 mvt/etm
gebiedsontsluitingswegen binnen bebouwde kom:		
50 km/uur (2x1 rijstroken; GOW type II)	800 pae/uur/rijstr (1.600 pae/uur)	1.600 pae/uur/rijstr (3.200 pae/uur)
erftoegangswegen buiten bebouwde kom:		
60 km/uur zones (erftoegangsweg type I)	5.000 mvt/etm	6.000 mvt/etm
60 km/uur zones (erftoegangsweg type II)	enkele honderden mvt per etmaal	
gebiedsontsluitingswegen buiten bebouwde kom:		
80 km/uur (2x1 rijstroken; GOW type II)	1.400 pae/uur/rijstr	1.600 pae/uur/rijstr
80 km/uur (2x1 rijstroken; GOW type I)	1.800 pae/uur/rijstr	2.000 pae/uur/rijstr

Tabel 3: capaciteit/wegcategorie (Bron: CROW richtlijnen conform ASVV2004, publicatie 216 en handboek wegontwerp)

De Ring die in België wordt gecategoriseerd als een **secundaire weg type II** kan worden vergeleken met de Nederlandse categorisering van **gebiedsontsluitingsweg type II (50 km/uur)**. Zoals eerder aangegeven bedraagt de capaciteit in functie van de leefbaarheid voor een secundaire weg type II **1800 PAE/u/richting** ten opzichte van **800 tot 1600 PAE/u/rijstrook** voor een gebiedsontsluitingsweg type II (50 km/uur). De waarden van de secundaire weg type II en stedelijke hoofdstraat vallen beide samen met de waarden van de gebiedsontsluitingsweg type II (50 km/uur). Zelfs als uitgegaan wordt van de 800 PAE/u/rijstrook (of 1600 PAE/u voor beide richtingen) wordt over de volledige lengte van de ring **deze waarde in geen enkel scenario overschreden**, maar wordt wel benaderd in scenario's 'enkelrichting Peperstraat' en 'noord-zuidlus'.

3.3. TOETSING VERKEERSLEEFBAARHEID (OVERSTEEKBAARHEID)

Naast de capaciteit in functie van de leefbaarheid kan ook de **barrièrewerking aan de hand van de oversteekbaarheid** worden berekend. De barrièrewerking wordt gemeten aan de hand van de wachttijd bij het oversteken. De gemiddelde wachttijd bij het oversteken kan zo worden gekoppeld aan een kwalitatief oordeel.

In tegenstelling tot de capaciteit in functie van de leefbaarheid waar enkel in scenario 2c in de Peperstraat de vooropgestelde waarde wordt overschreden, wordt er bij de barrièrewerking aan de hand van oversteekbaarheid naast de **Peperstraat** ook op de **Ring** en in de **St- Martinusstraat** een negatief waarde in de vorm van een **slechte oversteekbaarheid** waargenomen. Volgens het Vademecum Voetgangersvoorzieningen is 15 seconden de gemiddelde maximale wachttijd, waardoor een matige oversteekbaarheid als nog aanvaardbaar kan worden beschouwd.

Wat opvalt, is dat enkel de **Ring** in bijna elk scenario van een redelijke naar matige tot slechte oversteekbaarheid gaat. De **Groenstraat-Laartstraat** daartegenover kent, op scenario 3a na, in elk scenario een goede oversteekbaarheid.

0 tot 5 seconden	GOEDE oversteekbaarheid
5 tot 10 seconden	REDELIJKE oversteekbaarheid
10 tot 15 seconden	MATIGE oversteekbaarheid
15 tot 30 seconden	SLECHTE oversteekbaarheid
meer dan 30 seconden	ZEER SLECHTE oversteekbaarheid

Tabel 4: barrièrewerking aan de hand van oversteekbaarheid (CROW 1996)

Toetsing huidige intensiteit

	basis	sc 0	sc 1B	sc 2B	sc 2C	sc 2D	sc 3A
Ring							
Peperstraat							
Passtraat							
St-Martinusstraat							
Kerkhofstraat							
Kasteelstraat							
Groenstraat-Laarstraat							

Tabel 5: verkeersleefbaarheid (oversteekbaarheid) per scenario

Naast de beoordeling van de huidige situatie zonder middenberm op de Ring ligt een ontwerp voor de **Ring** waarbij een **middenberm**² wordt voorzien. Bij de realisatie van een middenberm kan de Ring in twee bewegingen worden overgestoken. In alle scenario's met een ontwerp van de Ring met middenberm is telkens een **goede oversteekbaarheid** waargenomen. De oorzaak van de betere oversteekbaarheid van de Ring met middenberm dan zonder middenberm kan worden verklaard aangezien de afstand (één rijstrook per keer in plaats twee) om over te steken met middenberm kleiner is en er moet dus maar met één richting per oversteekbeurt rekening worden gehouden. De oversteekbaarheid in de **overige straten** in het centrum blijft ongeveer gelijk ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt aangezien het centrum zal worden heraangelegd en de mogelijke invoering van een zone 30. Algemeen kan worden gezegd dat de oversteekbaarheid verbeterd met invoering van middenberm.

² bron: IOK; oktober 2009; Verantwoordingsnota-voorontwerp; Ringweg Retie

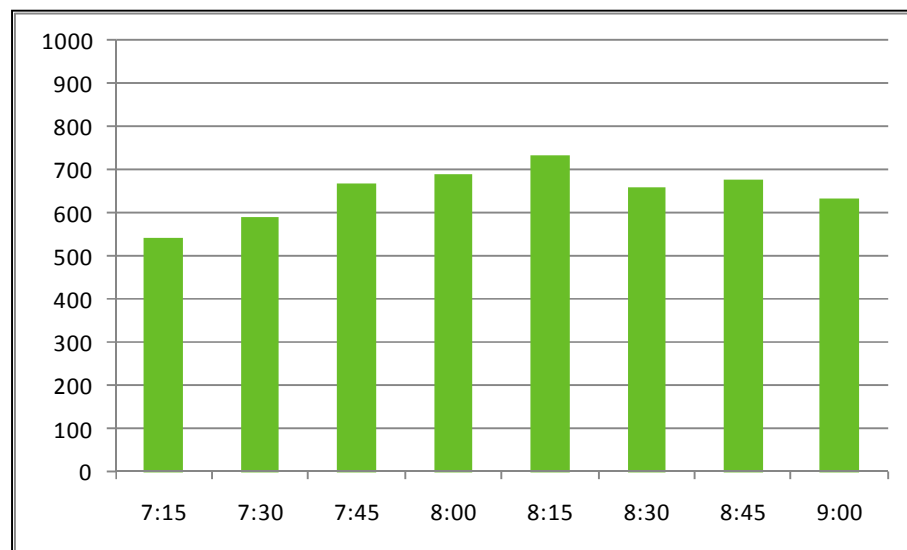
4. MICROSIMULATIE

Deze microsimulatie kadert binnen het Masterplan Retie waarbij vooral de **impact op de ring** van Retie zal worden onderzocht. Ten gevolge van het doortrekken van de ring zal de verkeersdrukke toenemen op de ring. Hierbij worden dan ook **twee varianten** aangemaakt waarbij de **eerste variant** de **huidige infrastructuur** van de ring zal behouden en een **tweede variant** waarbij de verkeerslichten op de ring vervangen worden door **rotondes**. Om antwoord te kunnen bieden op de vraag welke infrastructuur het meeste positieve resultaat geeft zijn er enkele subvarianten opgesteld en geëvalueerd met een microsimulatie.

4.1. INTENSITEITEN

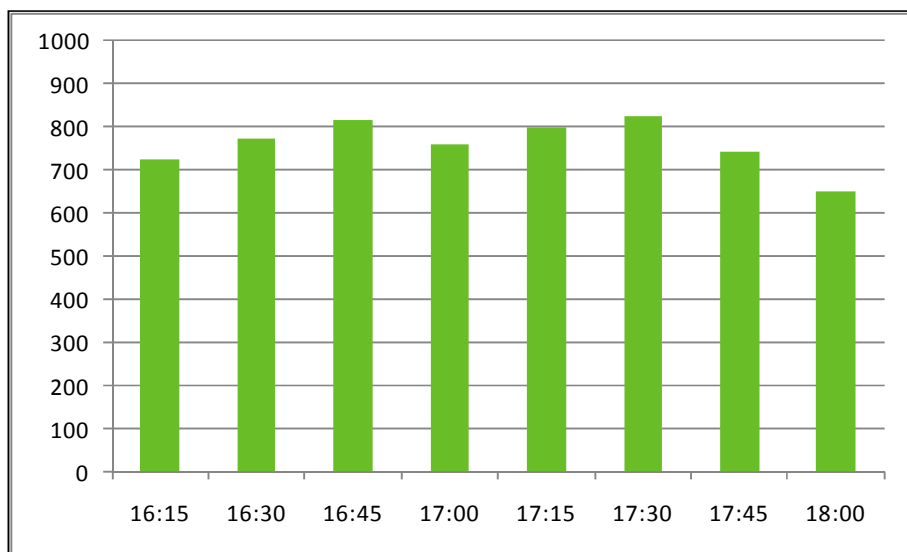
De tellingen die gebruikt zijn voor het opstellen van het mobiliteitsprofiel zijn afkomstig van **verkeerstellingen uitgevoerd op 10 juni 2010** door middel van een videotelling. Er werd in de ochtendspits geteld van 7u00 tot 9u00 en in de avondspits van 16u00 tot 18u00 op de kruispunten van de ring met invalswegen (= Turnhoutsebaan N18, Kasteelstraat N123 en Geelsebaan N118). Om de 15 minuten werden de data aangeleverd, en verwerkt in de simulatie. Er werd een onderscheid gemaakt tussen verschillende modi: **personen- en vrachtwagens**.

Onderstaande grafieken tonen het **verloop van de intensiteiten** in PAE³ per 15 minuten voor de ring van Retie (in beide richtingen).



Grafiek 1: aantal PAE, ochtendspits

³ (personenauto equivalent) Eén vrachtwagen telt als twee personenwagens.



Grafiek 2: aantal PAE, avondspits

Uit bovenstaande grafieken blijkt dat de **avondspits drukker is dan de ochtendspits**. De avondspits is ook meer constant tegenover de ochtendspits die meer gepiekt is. Het absolute verschil tussen de avondspits en ochtendspits bedraagt circa 900 PAE. Op basis van bovenstaande intensiteiten werd dan ook besloten om **enkel de avondspits te simuleren**.

4.2. VARIANTEN

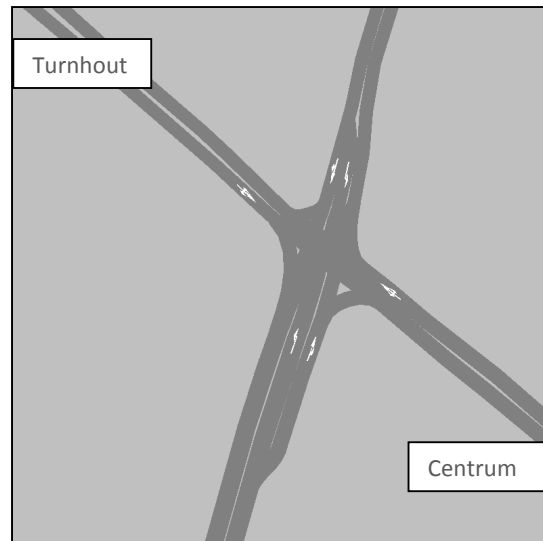
4.2.1. OVERZICHT

Er worden verschillende varianten geëvalueerd, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen enerzijds **wijzigingen in infrastructuur** (VRI's vs. rotondes) en **wijzigingen in intensiteiten** (huidige vs. toekomstige). Om het overzicht te bewaren, wordt in onderstaande tabel een overzicht gegeven van de verschillende varianten, dewelke in volgende paragrafen verder zullen worden toegelicht:

		Infrastructuur		
Intensiteiten		Ring met verkeerslichten en rotonde	Ring met verkeerslichten	Ring met rotondes
	Huidige intensiteiten (telling juni 2010)	4.2.2 Huidige situatie	<i>niet van toepassing</i>	<i>niet van toepassing</i>
	Toekomstige intensiteiten (Doortrekken van ring van Retie)		4.2.3.1 Variant A VRI 4.2.4.1 Variant B VRI 4.2.5.1 Variant C VRI	4.2.3.2 Variant A rotondes 4.2.4.2 Variant B rotondes 4.2.5.2 Variant C rotondes
	Maximale intensiteit (=verzadigingsgraad) (Doortrekken van ring van Retie)		4.2.6.1 Variant D VRI	4.2.6.2 Variant D rotondes

Tabel 6: overzicht varianten

Voor de **varianten met verkeerslichten** wordt het kruispunt van de ring met de **Turnhoutsebaan** omgevormd tot een **verkeerslichtengeregeld** kruispunt. Op onderstaande figuur wordt dit kruispunt weergegeven zoals ze in het model wordt opgenomen. Er is gelet op de mogelijkheid tot het implementeren van deze situatie op basis van een luchtfoto en terreinopname. De doorgaande en rechts afslaande beweging komende van het zuiden van de ring heeft een **opstelstrook** van ca. 30m en de links afslaande beweging komende van het noorden heeft een opstelstrook van ca. 10m.



Figuur 15: indeling van lichtengeregeld kruispunt Ring-Turnhoutsebaan.

Tevens worden in alle varianten de **verkeerslichtenregelingen aangepast** aan de nieuwe intensiteiten op het kruispunt.

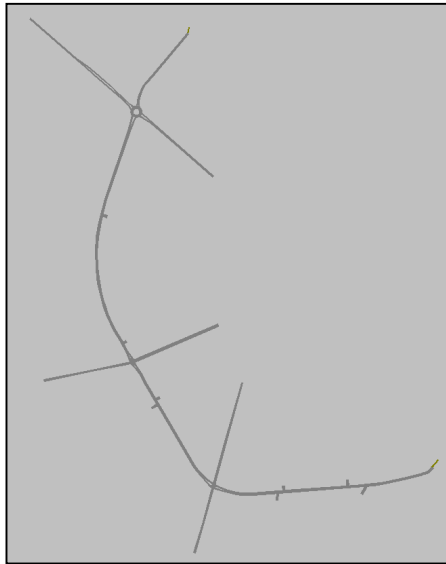
In de **varianten met rotondes** worden de verkeerslichtengeregelde kruispunten van de ring met de **Kasteelstraat en de Geelsebaan** omgevormd tot rotondes.

De **evaluatie** van de verschillende varianten zal gebeuren **op basis van de wachtrijen** bij de kruispunten van de ring van Retie. De **grafieken van de wachtrijen** die horen bij de meest kritische richtingen, worden weergegeven in **bijlagen** en zijn het gemiddelde van vijf random seeds⁴. In het rapport worden de belangrijkste resultaten uit de bijlage tekstueel besproken en worden conclusies geformuleerd.

⁴ Een random seed is een toevallige startvariabele die de spreiding van het verkeer op het netwerk beïnvloedt. De totale intensiteiten per tijdseenheid (hier per kwartier) zijn steeds gelijk, maar de opeenvolging van de voertuigen en voertuigtypes kunnen lichtjes wijzigen. Dit kan leiden tot lichte verschuivingen in de verkeersafwikkeling, net zoals verschuivingen in werkelijkheid ook dag tot dag kunnen voorkomen. Meerwaarde van te werken met verschillende random seeds, is dat toevallige effecten worden uitgemiddeld.

4.2.2. HUIDIGE SITUATIE

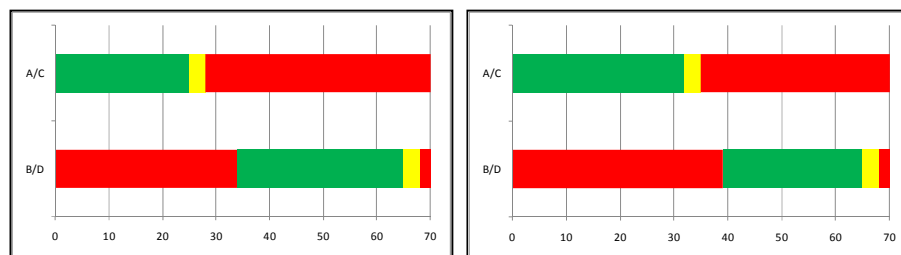
Zoals eerder vermeld zullen de intensiteiten van de verkeerstellingen van juni 2010 als input dienen voor het micromodel.



Figuur 16: Ring van Retie, huidige situatie

Figuur 16 toont het **volledige netwerk** dat in VISSIM is ontworpen. Er is duidelijk de ringstructuur te zien met de respectievelijke invalswegen. Verder zijn de overige wegen die toekomen op de ring getekend om een beter zicht te hebben in de opbouw en aangroei van de files. De simulatie bevat ook alle wegkarakteristieken van de omgeving zoals de rij- en opstelstroken, voorrangregels, verkeerslichten en snelheidsbeperkingen.

De **verkeerslichtenregelingen** in de microsimulatie hebben een cyclustijd van 70 seconden en zijn gebaseerd op de **V-plannen** van beide kruispunten. Onderstaande grafieken geven de verkeerslichtenregeling per kruispunt. De A/C richting is telkens de invalsweg en de B/D richting de ringweg.



Grafiek

3: VRI Kasteelstraat (links) en VRI Geelsebaan (rechts)

Na het evalueren van de **huidige situatie** komen er op **geen enkel moment files** voor. Daarentegen heeft de **verkeersstroom komende van Turnhout (Turnhoutsebaan)** soms **wel wachtrijen**. In twee kwartieren bereikt deze een gemiddelde lengte van ca. 150 meter.

4.2.3. VARIANT A: RING IN WERKING STELLEN

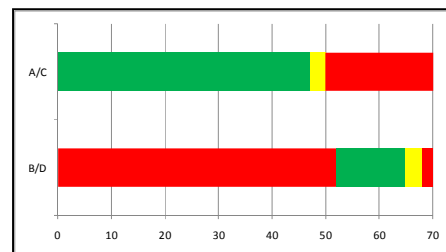
In deze variant worden de volgende infrastructurele ingrepen toegepast:

- het heraanleggen van het profiel van de ring
- het verlengen van de ring tot aan de Europalaan
- het heraanleggen van de verschillende kruispunten op de ring

Hierdoor zal de **huidige intensiteit op de ring stijgen**. Dit resulteert in een ophoging met 70 PAE in zuidelijke richting op de ring en met 40 PAE in noordelijke richting. Deze intensiteiten zijn afkomstig van een klein macroscopisch model gebaseerd op het HB-onderzoek⁵ uitgevoerd in Retie.

4.2.3.1. VARIANT A VRI

In deze variant zijn de **verkeerslichten aangepast** aan de nieuwe intensiteiten op de kruispunten. Echter leidt dit niet tot een wijziging van de fases in de huidige situatie en is er enkel een **nieuwe verkeerslichtenregeling** ontworpen voor het kruispunt met de **Turnhoutsebaan**. Deze verkeerslichtenregeling is op onderstaande figuur weergegeven.



Grafiek 4: VRI Turnhoutsebaan, variant A

Na ophogen van de intensiteiten kan er besloten worden dat de **bestaande kruispunten met VRI's geen problemen** ondervinden ten gevolge van deze ophoging. Echter na invoering van verkeerslichten op het kruispunt van de ring met de **Turnhoutsebaan** is er voor de verkeersstroom komende van Turnhout een **stijging van de gemiddelde wachtrij** tot ca. 160 meter. Op het drukste moment kan deze zelfs oplopen tot ca. 210 meter. Eveneens is er voor de verkeersstroom komende vanuit het zuiden een stijging van de wachtrijlengte tot 200m.

4.2.3.2. VARIANT A ROTONDES

In deze variant ontstaan er **geen bijkomende wachtrijen** op de verschillende takken. Enkel de bestaande wachtrij op de Turnhoutsebaan komende van Turnhout neemt toe tot een gemiddelde wachtrijlengte van 200m, iets langer dus in vergelijking met VRI.

Conclusie:

Beide varianten geven geen bijkomende problemen op de ring van Retie naast de bestaande wachtrij op de Turnhoutsebaan die slechts beperkt toeneemt. Echter ontstaat er in de variant van rotondes nu ook sporadisch een wachtrij op de ring komende van het zuiden aan het kruispunt met de Turnhoutsebaan.

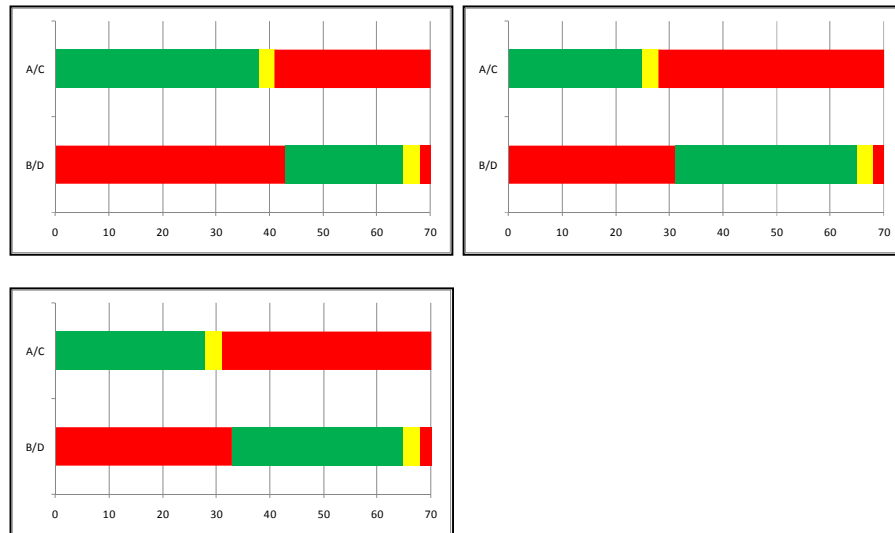
⁵ Onderzoeksrapport mobiliteit: Masterplan Retie, mei 2010

4.2.4. VARIANT B: KNIPPEN PASSTRAAT (EN KLOOSTERSTRAAT)

Variant B is opgebouwd uit variant A gecombineerd met het **autovrij maken van de Passtraat**. Dit zorgt voor een bijkomende **toename in intensiteit op de ring**: 110 PAE in zuidelijke richting en 210 PAE in noordelijke richting.

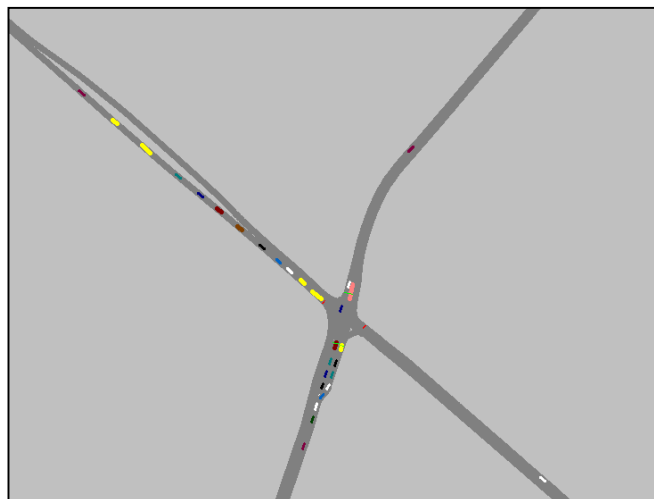
4.2.4.1. VARIANT B VRI

De **verkeerslichten** zijn opnieuw aangepast en worden weergegeven op onderstaande figuren.



Grafiek 5: VRI Turnhoutsebaan (links boven), VRI Kasteelstraat (rechts boven) en VRI Geelsebaan (onder), variant B

Hierbij **neemt de wachtrij op de Turnhoutsebaan toe** tot een gemiddelde van ca. 620m. Daarentegen zal de **wachtrij in de Pijlstraat richting de Turnhoutsebaan afnemen** tot ca. 130m. Dit komt door het feit dat het verkeer op de ring meer groentijd krijgt door een toename van de intensiteit op de ring. De overige verkeersstromen ondervinden geen hinder gedurende de hele simulatie. Eventueel kan de VRI-regeling zodanig worden aangepast dat de wachtrij op de Turnhoutsebaan wat afneemt, maar daar tegenover staat een lichte stijging in de Pijlstraat.



Figuur 17: gemiddelde wachtrij van ca. 130m op de ring komende van het zuiden , variant B VRI om 16u20

4.2.4.2. VARIANT B ROTONDES

Ook in de variant met de rotondes **neemt de wachtrij op de Turnhoutsebaan toe** tot een gemiddelde van ca. 530m. Maar in tegenstelling tot de VRI neemt de **wachtrij in de Pijlstraat** richting de Turnhoutsebaan toe tot ca. 120m. De overige verkeersstromen ondervinden geen hinder gedurende de hele simulatie.

Conclusie:

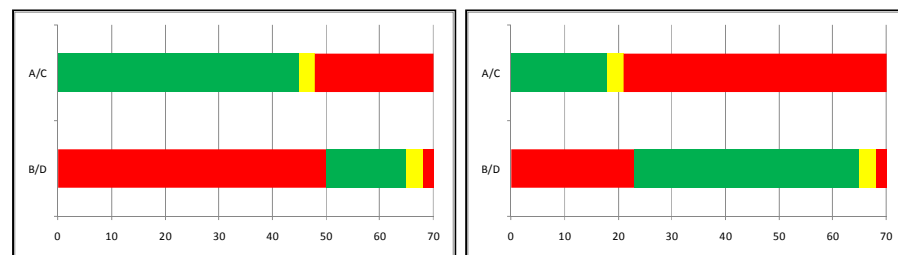
In beide varianten neemt de bestaande wachtrij op de Turnhoutsebaan toe en leidt deze tot filevorming. Eveneens ontstaat er nu in beide varianten een wachtrij op de ring komende van het zuiden aan het kruispunt met de Turnhoutsebaan tot circa 120m. In de variant van verkeerslichten betekent dit een daling van circa 80m en in de variant van rotondes betekent dit een toename van ca. 80m. De andere verkeersstromen in de simulatie vertonen geen problemen.

4.2.5. VARIANT C: PEPERSTRAAT ENKELRICHTING WEG VAN MARKT

Variant C is eveneens opgebouwd uit variant A maar is nu gecombineerd met het invoeren van een **enkelrichting op de Peperstraat** weg van het centrum. Dit leidt tot een toename van circa 500 PAE op de ring (= huidige intensiteit Peperstraat richting centrum).

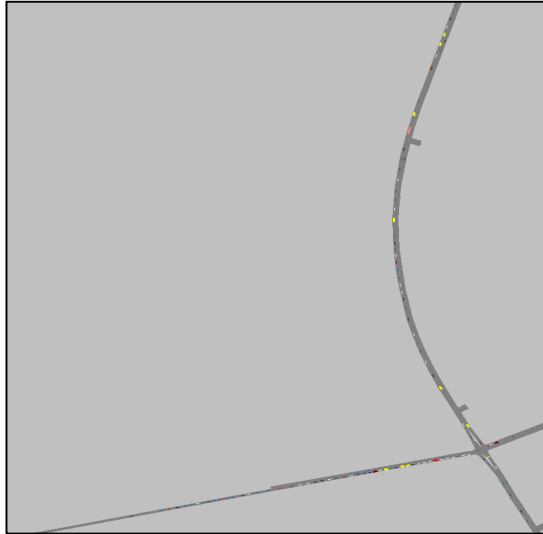
4.2.5.1. VARIANT C VRI

De **verkeerslichtenregeling** voor de kruispunten van de **Kasteelstraat** en de **Geelsebaan** doorlopen dezelfde cyclus. Wederom worden de lichtenregelingen weergegeven op onderstaande grafiek.



Grafiek 6: VRI Turnhoutsebaan (links), VRI Kasteelstraat en Geelsebaan (rechts), variant C

De **file op de Turnhoutsebaan** komende van Turnhout **neemt af** tot ca. 430m. **alsook de wachtrij op de ring** komende van het zuiden aan het kruispunt met de Turnhoutsebaan. De wachtrijlengte bedraagt nu slechts nog ca. 70m. Echter is er nu **filevorming** op de ring komende van het noorden (=kruispunt Turnhoutsebaan) aan het **kruispunt van de ring met de Kasteelstraat** van gemiddeld ca. 480m. De filelengte op de **Kasteelstraat** bedraagt ca. 600m.



Figuur 18: file op de ring en Kasteelstraat, variant C VRI om 16.50

4.2.5.2. VARIANT C ROTONDES

De file op de **Turnhoutsebaan** komende van Turnhout neemt toe tot meer dan 1 km. De **wachtrij op de ring** komende van het zuiden aan het kruispunt met de Turnhoutsebaan is niet meer aanwezig. Echter is er ook hier filevorming op de ring komende van het noorden (=kruispunt Turnhoutsebaan) aan het **kruispunt van de ring met de Kasteelstraat** van gemiddeld ca. 720m. Dit wil zeggen dat de **file tot aan de rotonde van de Turnhoutsebaan** reikt. De filelengte op de **Kasteelstraat** bedraagt slechts 200m. in deze variant.

Conclusie:

*In de variant van **verkeerslichten** is er een daling van de filelengte op de Turnhoutsebaan, echter blijft er congestie aanwezig. Daarentegen is de wachtrij komende van het zuiden aan de Turnhoutsebaan afgenomen. Echter is er nu een nieuwe filevorming ter hoogte van het kruispunt van de ring met de Kasteelstraat komende van het noorden (= kruispunt Turnhoutsebaan) alsook van het westen (=invalsweg).*

*In de variant van de **rotondes** stijgt de filelengte op de Turnhoutsebaan nog verder. Eveneens is er nu een file aanwezig ter hoogte van het kruispunt van de ring met de Kasteelstraat komende van het noorden. Echter In tegenstelling tot de VRI variant is er in deze variant maar een beperkte file op de Kasteelstraat.*

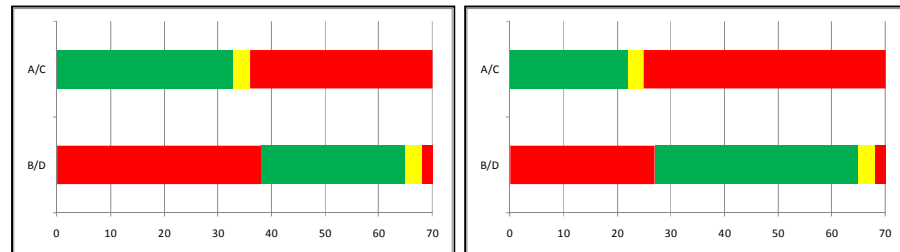
4.2.6. VARIANT D: OPHOGING VAN INTENSITEITEN RING

Dit is een subvariant van variant A waarbij het doel is de **maximale intensiteit op de ring** te bepalen. Het betreft een ophoging op de ring van 300 PAE richting het zuiden en van 400 PAE richting het noorden.

Variant D is complementair met het scenario waarbij de markt wordt geknipt en er een noord-zuid lus ontstaat.

4.2.6.1. VARIANT D VRI

De **verkeerslichtenregeling** voor de kruispunten van de **Kasteelstraat** en de **Geelsebaan** hebben ook in deze variant dezelfde cyclus.



Grafiek 7: grafiek 6: VRI Turnhoutsebaan (links), VRI Kasteelstraat en Geelsebaan (rechts), variant D

In deze variant blijven de files op de ring aan de **kruispunten van de Kasteelstraat en Geelsebaan** nog uit maar ontstaan er op de **invalswegen wachtrijen**. Het **kruispunt van de Turnhoutsebaan** daarentegen kent nu een file komende vanuit Turnhout die meer dan 2 km lang is⁶, een wachtrijlengte van gemiddeld ca. 90m komende vanuit het centrum en een wachtrij van gemiddeld 300m komende vanuit het zuiden.

4.2.6.2. VARIANT D ROTONDES

Ook in deze variant met rotondes blijven de files op de ring aan de **kruispunten van de Kasteelstraat en Geelsebaan** nog uit alsook op de **invalswegen**. Het **kruispunt van de Turnhoutsebaan** kent nu eveneens een file komende vanuit Turnhout die meer dan 2 km lang is, een wachtrijlengte van gemiddelde ca. 140m komende vanuit het centrum en een wachtrij van gemiddeld 340m komende vanuit het zuiden.

Conclusie:

De maximale capaciteit van 300 PAE in zuidelijke richting en 400 PAE in noordelijke richting wordt in beide varianten bevestigd. De verkeerslichten kunnen de files op het kruispunt van de Turnhoutsebaan iets beter afwikkelen, maar zorgen voor grotere wachtrijen op de invalswegen op de andere kruispunten.

⁶ Bij dergelijke lange wachtrijen, is het waarschijnlijk dat deze situatie zich in werkelijkheid niet zal voordoen, maar dat bestuurders deze route gaan vermijden en andere (sluip)routes gaan zoeken. Dit mogelijke effect is in de microsimulatie niet te berekenen, hierin blijven de routes vast en wordt de wachtrij bijgevolg stelselmatig langer. Het is daarom wel van belang deze opmerking in het achterhoofd te houden bij de interpretatie van de resultaten.

5. BESLUIT

De Ring kan **beperkte intensiteitstijgingen** aan naar afwikkeling toe en dit zowel met de variant rotondes als VRI. Deze intensiteitstijging beperkt zich tot 300 á 400 PAE/u/richting, waarbij de Ring haar maximale capaciteit bereikt.

De stijging van de verkeersdrukte zorgt ervoor dat de **oversteekbaarheid** op de Ring iets moeilijker zal zijn. Bij herinrichting van de Ring met middenberm heeft elk scenario een goede oversteekbaarheid.

Hierbij wordt de oversteekbaarheid op wegvakken bedoeld en niet ter hoogte van kruispunten waar de oversteekbaarheid met verkeerslichten of rotondes wordt geregeld.

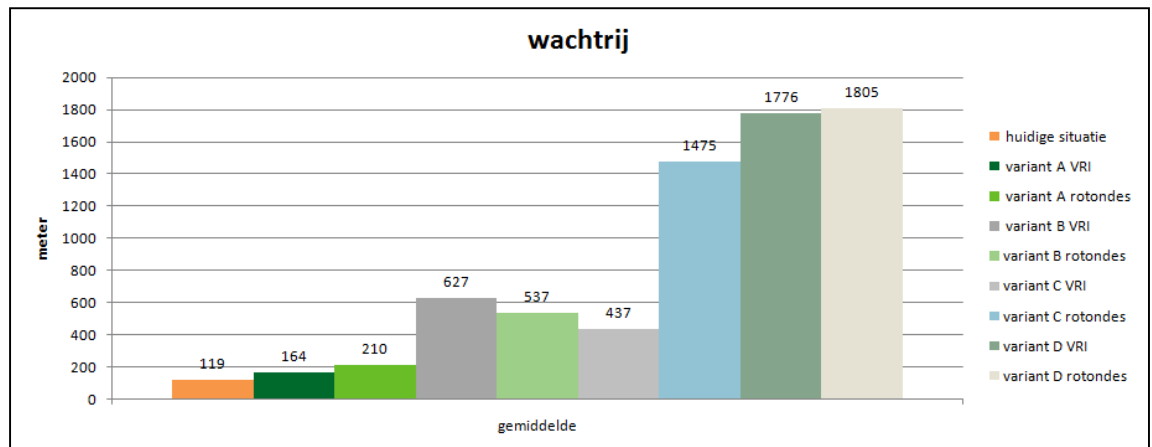
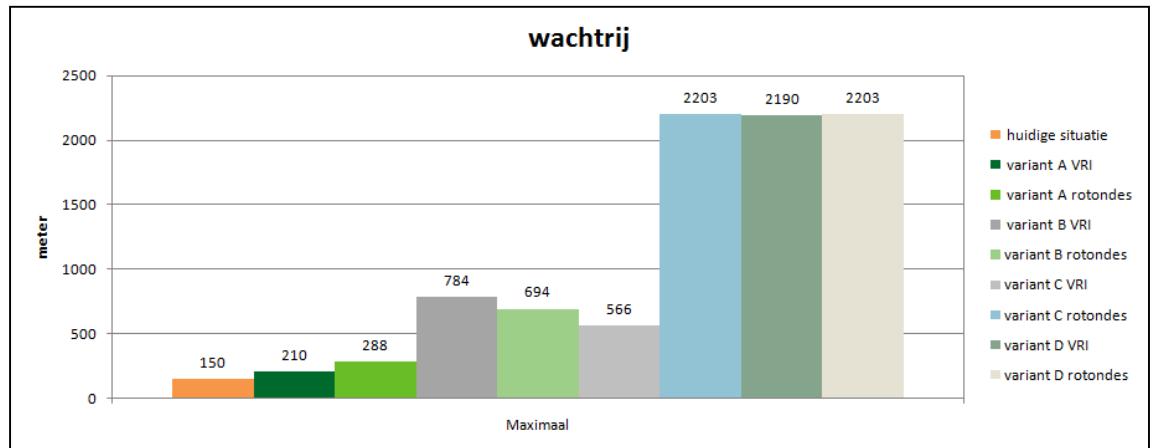
Het scenario waarbij in de Peperstraat enkelrichting wordt ingevoerd en het scenario waarbij een noord-zuid lus wordt gevormd, hebben een te grote **negatieve impact** op de ring. Beide scenario's worden vanuit verkeerskundige impact als de minst wenselijke beschouwd.

Het scenario dat de voorkeur geniet op basis van de toets op capaciteit en verkeersleefbaarheid vanuit verkeerskundig oogpunt en daarbij het gunstigst scoort is **scenario 2b (knip passtraat)**. In dit scenario is zowel de afwikkeling op de ring als de impact op de oversteekbaarheid haalbaar. Daarnaast zorgt dit scenario voor ruimtelijke potenties gelet op het feit dat de markt en de Passtraat verkeersvrij/luw worden. Verder heeft dit scenario relatief gezien weinig impact op de Groenstraat-Laarstraat. Tot slot blijft de 'doorgaande' as door het centrum behouden, waardoor ook de openbaar vervoer routes behouden kunnen blijven.

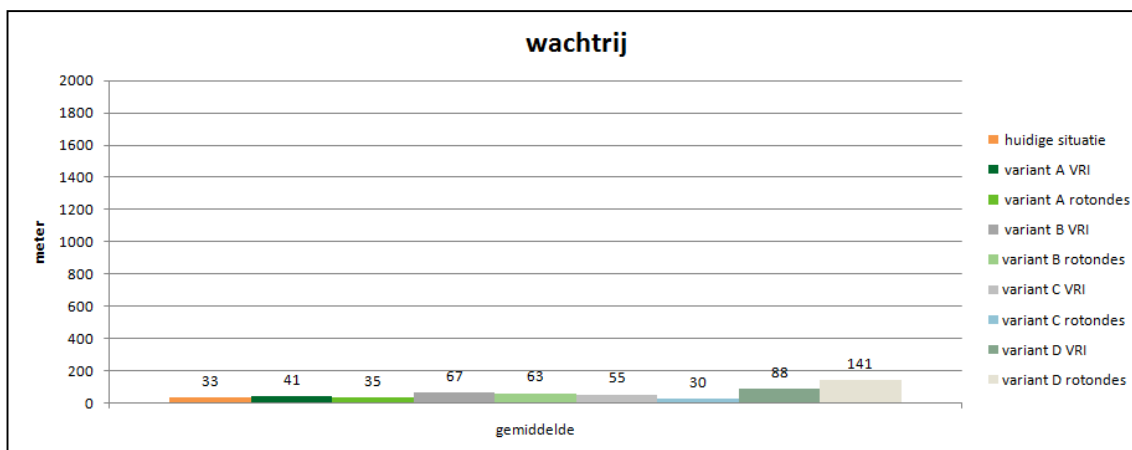
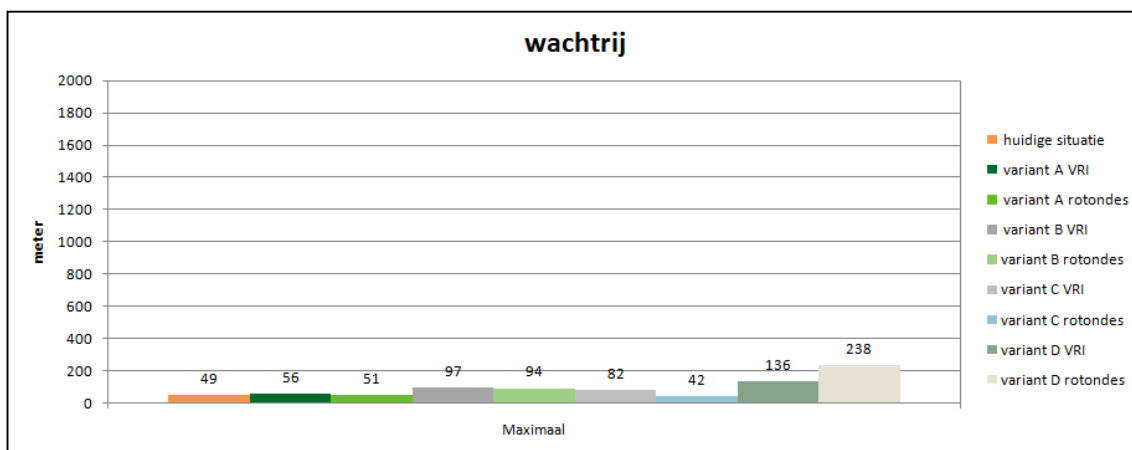
De **overige scenario's** scoren positief op afwikkeling, leefbaarheid en oversteekbaarheid zolang de verkeersdruk onder de 300 á 400 PAE/u/richting blijft, maar met negatieve aspecten bijvoorbeeld een te hoge stijging op Groenstraat-Laarstraat.

6. BIJLAGEN

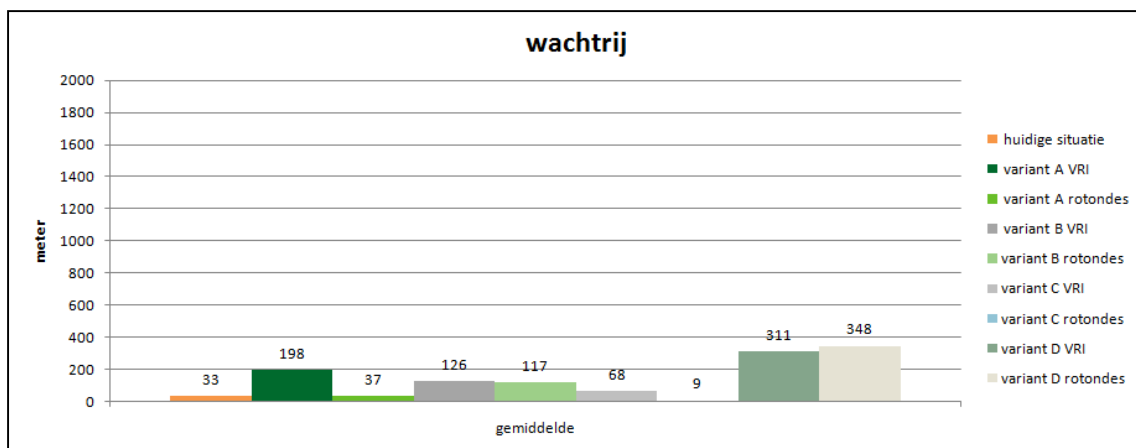
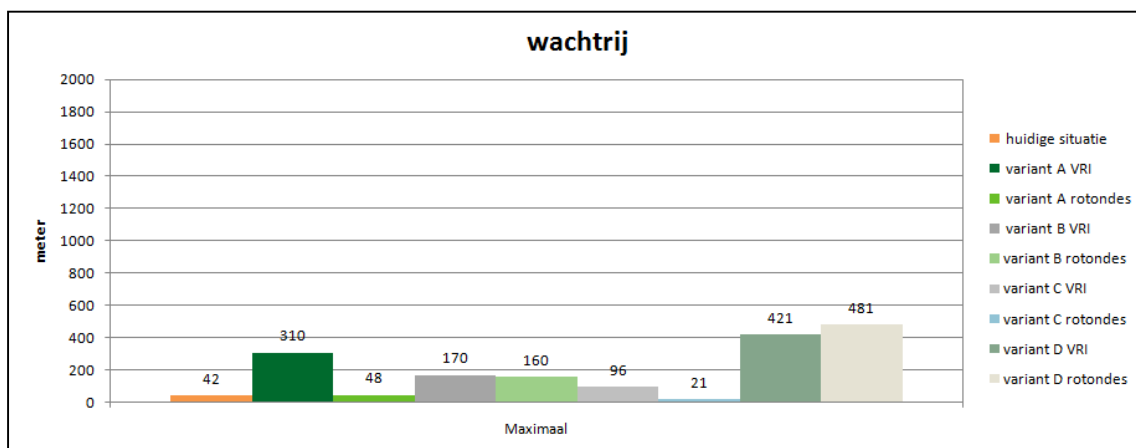
6.1. TURNHOUTSEBAAN KOMENDE VANUIT TURNHOUT



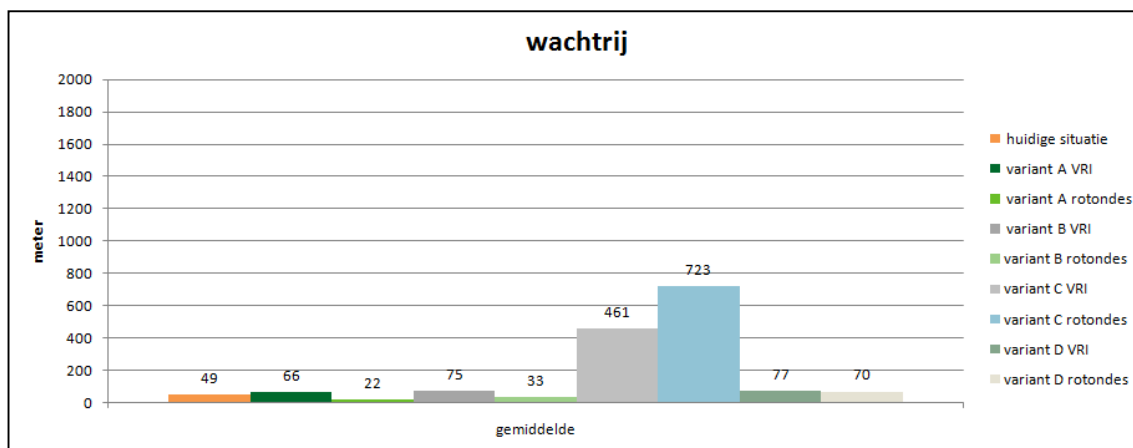
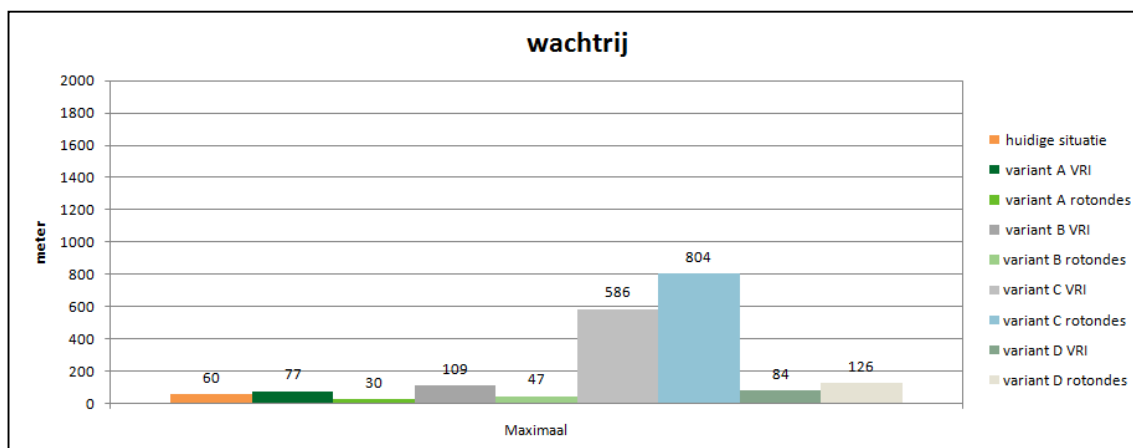
6.2. TURNHOUTSEBAAN KOMENDE VANUIT HET CENTRUM



6.3. PIJLSTRAAT (NAAR HET NOORDEN)

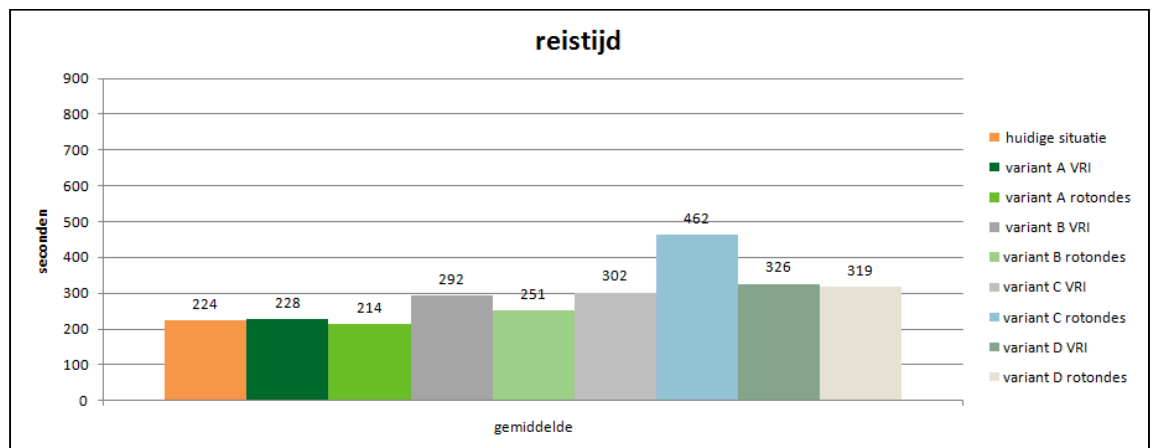
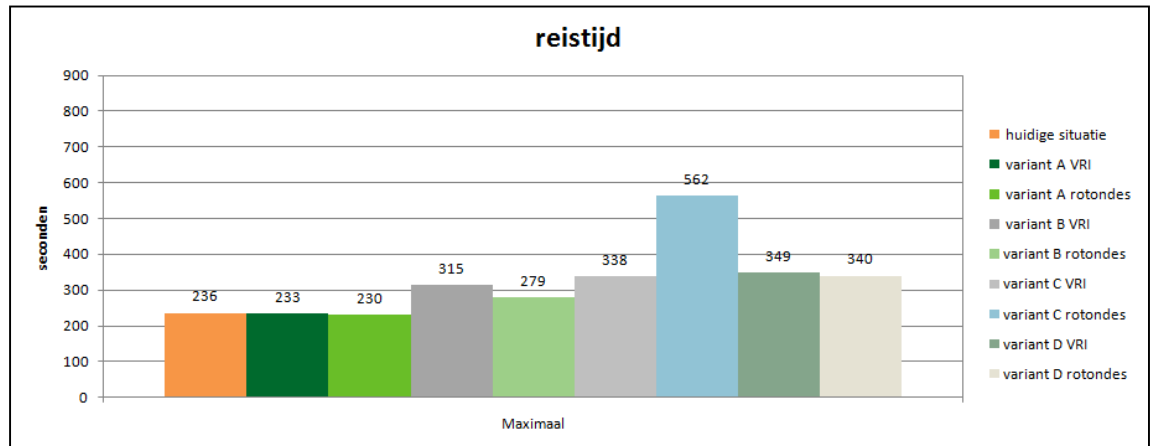


6.4. PIJLSTRAAT (NAAR HET ZUIDEN)



6.5. REISTIJD TURNHOUTSEBAAN KOMENDE VAN TURNHOUT RICHTING NIEUWSTRAAT (ZUIDEN)

(traject=2km)



9 Bijlage 9: BPA de Bempdekens

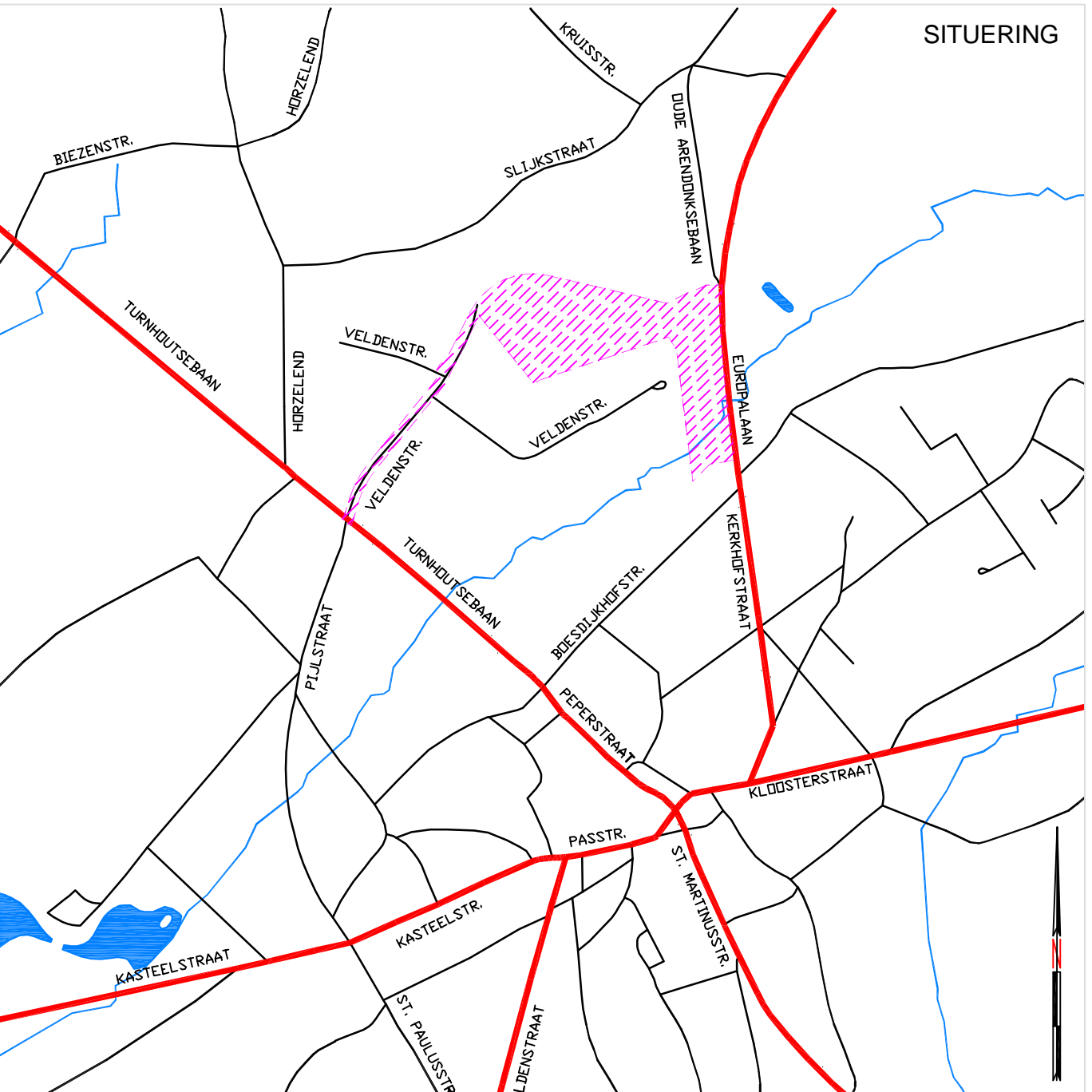


LEGENDE BESTEMMINGSPLAN

- grens BPA art.14
 - grens bestemmingsstrook
 - rooilijn
 - openbare weg
 - waterloop
- artikel 1 stroken bestemd voor lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter
- 1.1
- artikel 2 stroken bestemd voor vrijstaande woningen
- 2.1 strook voor hoofdgebouwen
- 2.2 strook voor tuinen
- artikel 3 bufferstrook
- 3
- artikel 4 bouwrijpe strook voor openbaar nut
- 4
- bouwrijpe strook achter de rooilijn
- zone voorgevel ter plaatse van bocht in de weg

LEGENDE BESTAANDE TOESTAND

- grens BPA
- perceelsgrens
- ingeschreven waterloop met nr. uit atlas der waterlopen
- bebouwing met privaat karakter
- serre, veranda
- bergplaats, open loods (hout, betonplaten, metaal, ...)
- talud
- beek, rivier, kanaal
- gracht op perceelsgrens
- vijsier
- aantal bouwlagen met hellend dak
- aantal bouwlagen + aantal bouwlagen onder hellend dak
- aantal bouwlagen met plat dak
- individuele autobergplaats
- gezamenlijke autobergplaats
- bedrijfsgebouw
- slapeplaats
- stenen muur vanaf 1,50m
- betonplaten vanaf 1,00m
- haag vanaf 1,50m
- houten afsluiting
- draadafsluiting
- prakkeldraad
- toegang Inrit
- elektrische kabine
- benzinepomp
- kapel
- boom
- den
- houtwal



Gezien en voorlopig aangenomen door de gemeenteraad in zijn zitting van :
Op bevel :

de secretaris de burgemeester

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van : tot :
Vanwege het college :

de secretaris de burgemeester

Gezien en definitief goedgekeurd en aangenomen door de gemeenteraad in zijn zitting van :
Op bevel :

de secretaris de burgemeester

Dit plan werd opgemaakt met behulp van kadasterplannen. De oppervlakten en afmetingen zijn dus slechts benaderend. Een opmeting ter plaatse zal meer nauwkeurigheid bijbrengen.

PROVINCIE ANTWERPEN
ARRONDISSEMENT TURNHOUT
GEMEENTE RETIE

Bijzonder Plan van Aanleg
AZ DE BEMPDEKENS

BESTEMMINGSPLAN

Toepassing van art. 14 volgens het decreet betreffende de ruimtelijke ordening goedgekeurd op 23/10/1996, gewijzigd bij decreet van 19/12/1998 houdende bevestiging tot begroeping van de begroting 1999, bij decreet van 18/05/1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, bij decreet van 28/04/2000, 13/07/2001, 08/03/2002 en 18/07/2002.



IOK
Intercommunale
Ontwikkelingsmaatschappij
voor de Kempen

Antwerpsdijk 1 B-2440 Dael
t 014-58 08 91 f 014-58 87 22
info@iok.be www.iok.be

ref. stedenbouw

datum 21-09-98

schaal 1/1.000

bladnummer 3/3

ontwerpnummer HP750C+

getekend DP

DE VERANTWOORDELIJKE STEDEBOUWKUNDE	
H. G. DE RUYSSCHER Ruimtelijk planner	arch. D. ROMBAUT Ruimtelijk planner
bestandslocatie G:\dwg\retie\56325632bpa6.dwg\Layout1	
datum 17-09-98	
wijzigingen	
18-03-02 aanwijzing van de plan van vergoeding van 20-05-98	
20-05-02 aanwijzing van de plan van vergoeding van 20-05-98	
20-05-02 aanwijzing van de plan van vergoeding van 20-05-98	
20-05-02 aanwijzing van de plan van vergoeding van 20-05-98	

Kantoren

www.arcadisbelgium.be
Berchem-Antwerpen

Citylink - Posthofbrug 12
B-2600 Berchem
T +32 3 360 83 00
F +32 3 360 83 01

Hasselt

Eurostraat 1 bus 1
B-3500 Hasselt
T +32 11 28 88 00

Gent

Kortrijksesteenweg 302
B-9000 Gent
T +32 9 242 44 44
F +32 9 242 44 45

Liège

26, rue des Guillemins, 2ème étage
B-4000 Liège
T +32 4 349 56 00
F +32 4 349 56 10

Charleroi

119, avenue de Philippeville
B-6001 Charleroi
T +32 71 298 900
F +32 71 298 901

Brussel

Koningsstraat 80
B-1000 Brussel
T +32 2 505 75 00
F +32 2 505 75 01

ARCADIS Belgium nv/sa
BTW BE 0426.682.709
RPR BRUSSEL
ING 320-0687053-72
IBAN BE 38 3200 6870 5372

Maatschappelijke zetel
Brussel
Koningsstraat 80
B-1000 Brussel



(1) Iso gecertificeerd voor adviesverlening, studie en ontwerp van gebouwen, infrastructuur, milieu en ruimtelijke ordening. Detachering van projectmedewerkers.
Dit document is afgedrukt op 100% gerecycleerd papier