

Zomerbevraging

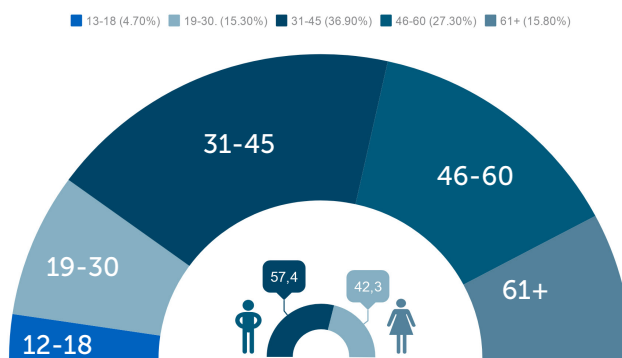
Hoeveel?

2.220 mensen namen deel aan de zomerbevraging

Wie?

- * Meer mannen dan vrouwen
- * Twee derde tussen 31-60 jaar oud
- * Ongeveer 15% jong-volwassenen of ouder dan zestig
- * Bijna 5% jongeren of klassen uit het secundair onderwijs

Leeftijd deelnemers

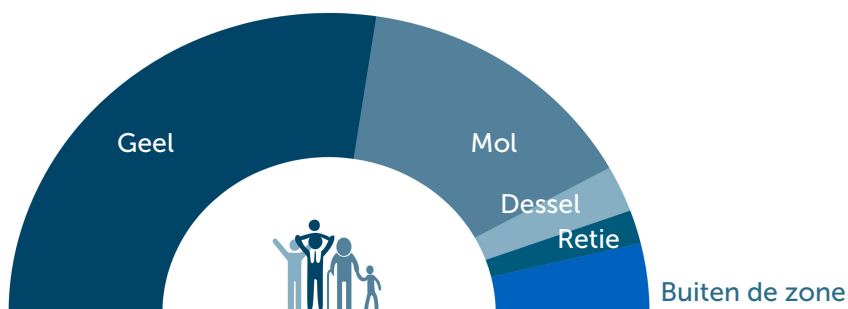


Geslacht deelnemers

Van waar?

Woonplaats deelnemers

■ Geel (54.50%) ■ Mol (29.30%) ■ Dessel (4.90%) ■ Retie (3.60%) ■ Ruimere Regio (7.70%)



Wat is een PRUP?

RUP is de afkorting van 'Ruimtelijk Uitvoeringsplan'. Dit plan geeft de bestemming van een gebied weer. Bijvoorbeeld: woongebied, natuurgebied, industriegebied. Het zegt waarvoor je op een bepaalde plek een vergunning kunt aanvragen. Maakt de provincie het plan op, dan spreken we van een 'Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan' of PRUP.

Wat zijn de gevolgen van een PRUP?

Een nieuw PRUP heeft geen onmiddellijke gevolgen voor de bestaande vergunde situatie op het terrein maar wel voor nieuwe activiteiten, ontwikkelingen en/of bebouwingen. Je kunt enkel een vergunning krijgen voor zaken die passen binnen het PRUP. Wijzigt een PRUP bijvoorbeeld een woongebied in recreatiegebied, dan is daar een nieuwe vergunning voor permanent wonen niet mogelijk.

Waaruit bestaat een PRUP?

Stedenbouwkundige voorschriften

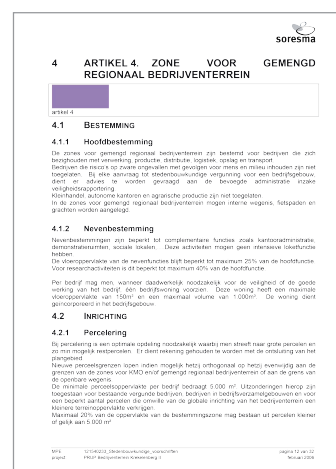
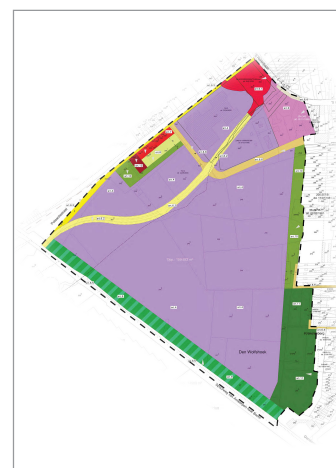
Die bepalen de bestemming en de voorwaarden voor activiteiten in het gebied (bouwen, open ruimte, industrie, natuur, ...). De voorschriften vormen een basis voor vergunningen.

Een grafisch plan

Dit plan toont, via verschillende kleuren en arceringen, op welke gebieden welke voorschriften van toepassing zijn.

Een toelichtingsnota

De toelichtingsnota bevat meer informatie over de voorschriften en het grafisch plan.



MEER INFO

dienst Ruimtelijke Planning provincie Antwerpen
www.provincieantwerpen.be  PRUP
 ruimte@provincieantwerpen.be - T 03 240 66 23

Hoe komt een PRUP tot stand?

STAP 1: VOORBEREIDING

- de provincie bereidt de start- en procesnota voor



STAP 2: PUBLIEKE RAADPLEGING

- gedurende 60 dagen kan iedereen de **start- en procesnota** inkijken en reacties aan de provincie bezorgen
- de provincie organiseert een participatiemoment
- de provincie vraagt advies aan andere administraties



STAP 3: VERWERKING PUBLIEKE RAADPLEGING

- de provincie verwerkt alle reacties
- de provincie vormt de startnota om tot een **scopingsnota**
- de provincie publiceert de scopingsnota op www.provincieantwerpen.be



STAP 4: VOORLOPIGE VASTSTELLING

- de provincie onderzoekt de milieu- en andere effecten
- de provincie werkt de scopingsnota en alle resultaten uit in een voorontwerp-PRUP en de ontwerp-effectenrapporten
- de provincie vraagt advies aan andere overheidsadministraties en gespecialiseerde instanties
- de provincieraad stelt het ontwerp-PRUP en de ontwerp-effectenrapporten voorlopig vast



STAP 5: OPENBAAR ONDERZOEK

- gedurende 60 dagen kan iedereen het **ontwerp-PRUP** en de **ontwerp-effectenrapporten** inkijken
- iedereen kan suggesties, opmerkingen of bezwaren aan de Provinciale Commissie voor Ruimtelijke Ordening (PROCORO) bezorgen
- de gemeenten en andere overheden kunnen advies geven



STAP 6: VERWERKING OPENBAAR ONDERZOEK

- de PROCORO verwerkt alles en formuleert een advies
- de provincie past het PRUP en de effectenrapporten (indien nodig) aan



STAP 7: DEFINITIEVE VASTSTELLING


- de provincieraad stelt **het definitieve PRUP** en **de definitieve effectenrapporten** vast
- de Vlaamse overheid kan het PRUP eventueel schorsen



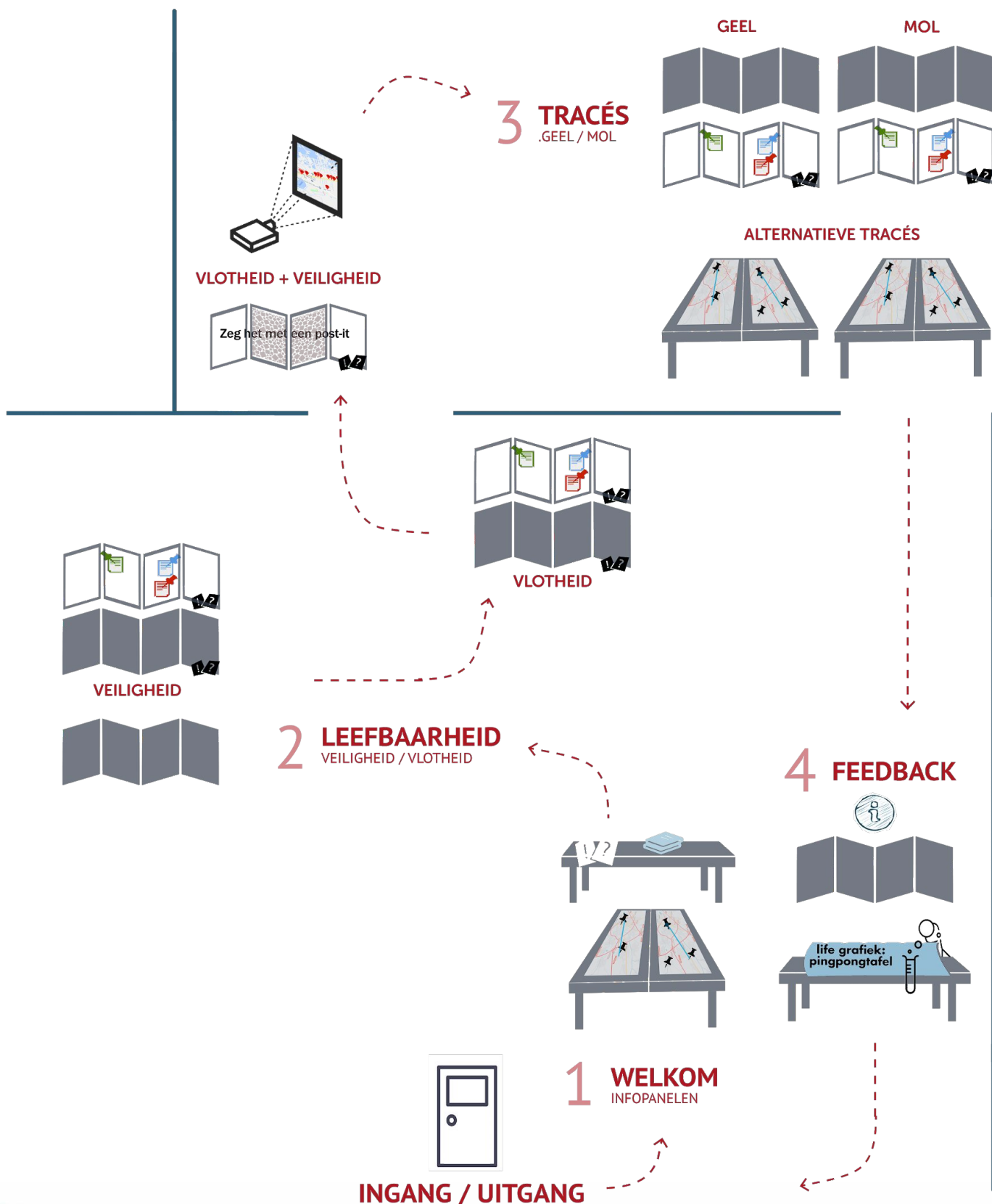
STAP 8: INWERKINGTREDING

- de provincie publiceert het definitieve PRUP in het Belgisch Staatsblad
- 14 dagen na die publicatie moeten vergunningsaanvragen voldoen aan de voorschriften van het PRUP

MEER INFO

dienst Ruimtelijke Planning provincie Antwerpen
www.provincieantwerpen.be  PRUP
ruimte@provincieantwerpen.be - T 03 240 66 23

Parcours Dialoogmarkt Mol



Leefbaarheid



Welke effecten?



Een regio meer leefbaar maken, betekent rekening houden met de effecten voor:

1. Bereikbaarheid, vlot- en veilig verkeer



2. Luchtkwaliteit en gezondheid



3. Natuur, klimaat, landbouw en water



4. Geluid en trillingen



5. Wonen, winkelen en ondernemen



6. Ruimtegebruik en open ruimte

Effecten beoordelen

Wanneer worden effecten beoordeeld?



Effecten beoordelen maakt integraal deel uit van het PRUP. Al van bij de start worden effecten meegenomen. De expertbeoordeling zelf, gebeurt in volgende fase.

Wie beoordeelt effecten?

Erkende deskundigen in een specifieke discipline bv. lucht, mobiliteit, gezondheid... Zij leggen hun bevindingen voor aan de bevoegde adviserende instanties.

Plannen aftoetsen



De eerste fase bepaalt wat wél en wat niet in het uiteindelijke PRUP komt. In de volgende fase worden de effecten per gekozen tracé in detail onderzocht. Het uiteindelijke PRUP bevat dan een effectenbeoordeling en voorschriften die in de toekomst die een leidraad zijn voor de uitvoering.

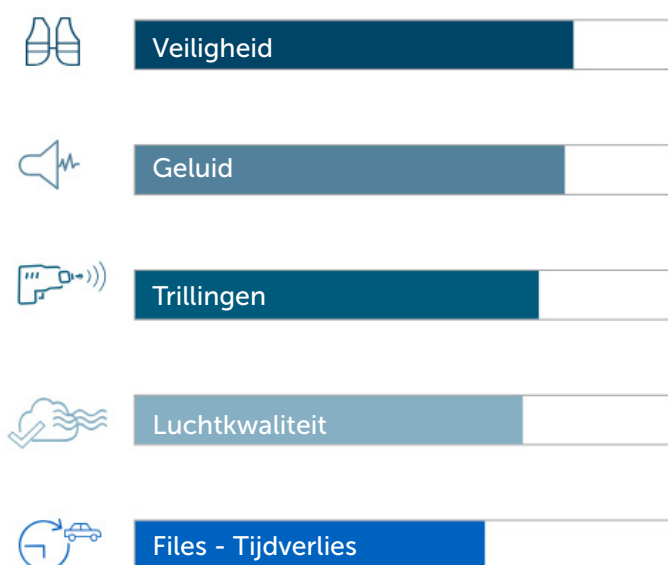
MEER INFO

dienst Ruimtelijke Planning provincie Antwerpen
www.provincieantwerpen.be
ruimte@provincieantwerpen.be - T 03 240 66 23

Zomerbevraging



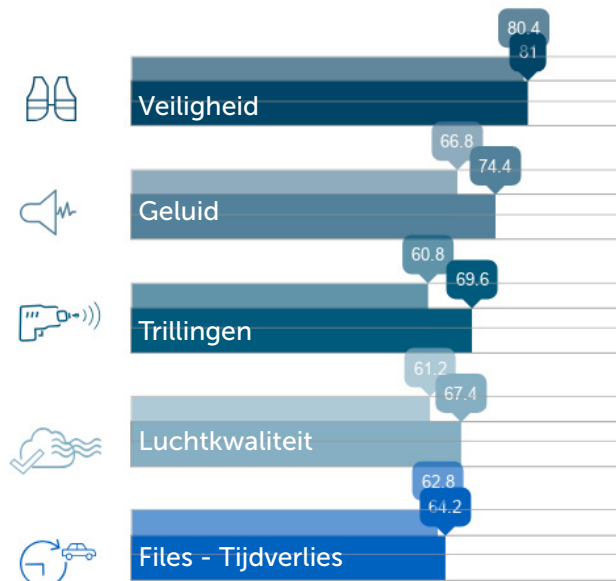
Wat vinden we belangrijk?



Opvallend:

In de eerste weken van de zomerbevraging scoorde het aspect luchtkwaliteit veel minder hoog dan na de publicatie van het **Curieze-Neuzen onderzoek**

Verbindingswegen vs. woonwijk



Opvallend:

Door het sluipverkeer is de luchtkwaliteit vaak slechter in de woonwijken dan langs drukke verbindingswegen

* De **bovenste balk** toont wie in een woonwijk woont

* De **onderste balk** toont wie langs een verbindingsweg woont

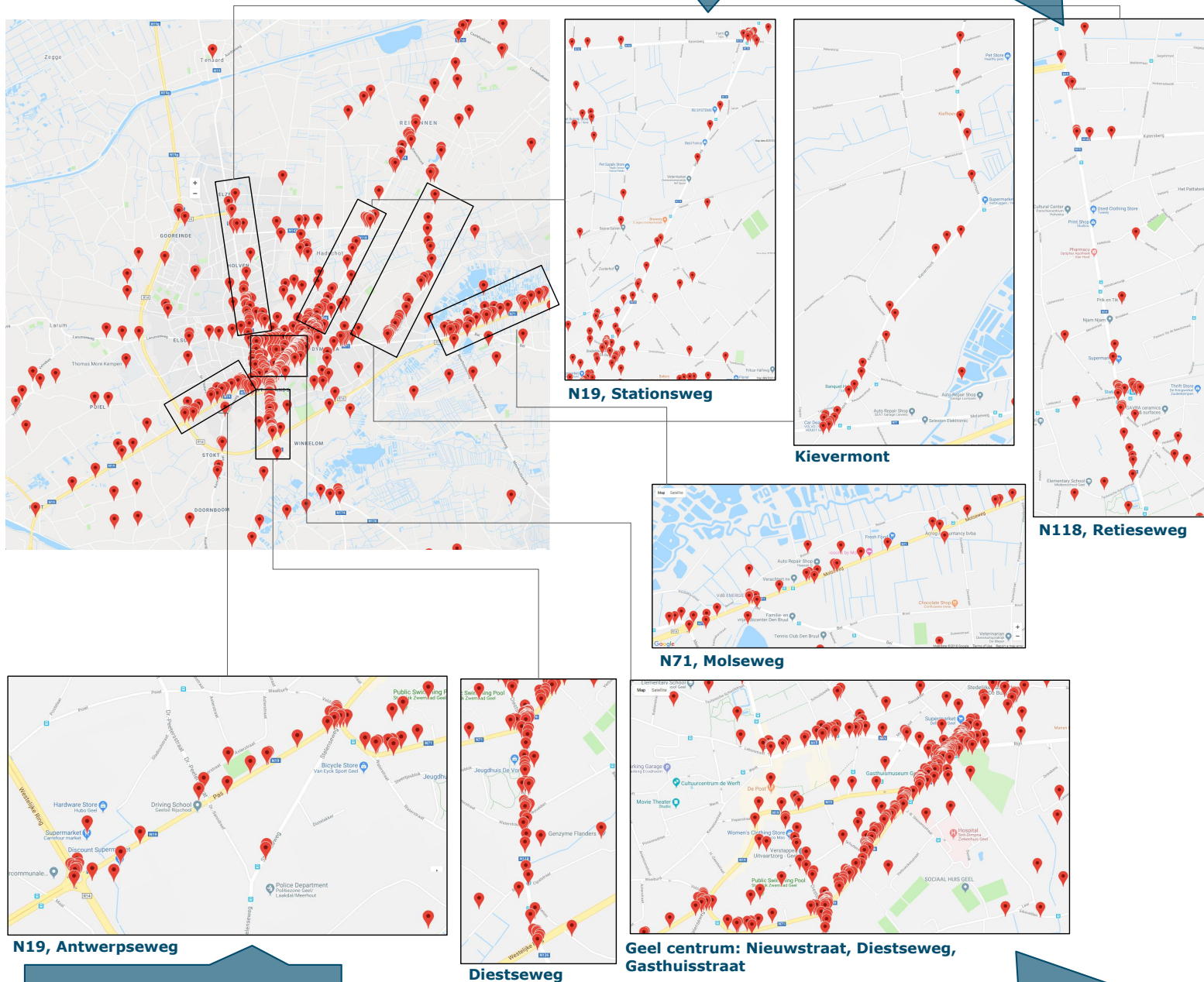
Onveilige plaatsen fietsers en voetgangers



Bron:
Automobilisten en vrachtwagenbestuurders
(zie ook de digitale kaart)

"Ondanks de volle stoplijnen voor de auto's is het steeds enorm oppassen. Je ziet de auto's niet komen en vaak stoppen ze over de fietsstrook."

"Het vrachtverkeer vormt overal langs de Retiesebaan een groot risico voor fietsers - en in mindere mate ook voor automobilisten - ... Het tempo van 70 KM/uur is veel te hard voor vrachtwagens!"



"Vanwege het zware verkeer en het afwezig zijn van fietspaden is het hier gevaarlijk om jezelf met de fiets of te voet te verplaatsen."

"De situatie voor de fietsers op de volgende straten: Sint Dimpnapein, Gasthuisstraat, Fehrenbachstraat en Diestseweg zijn door het drukke verkeer voor de fietsers levensgevaarlijk."

"Volgens mij is er veel sluipverkeer in het centrum van Geel. Hier rijden auto's met een veel te hoge snelheid terwijl het aankomende verkeer zoals fietsers door geparkeerde wagens en obstakels vaak niet genoeg zichtbaar zijn."

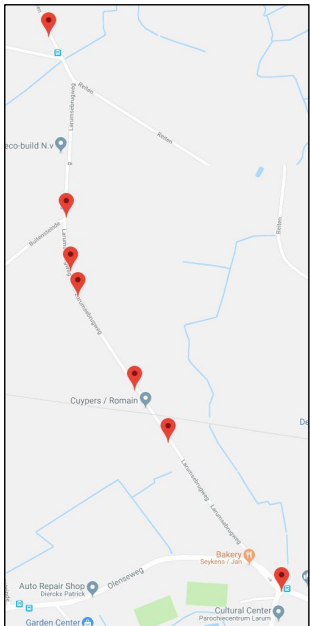
Onveilige plaatsen fietsers en voetgangers



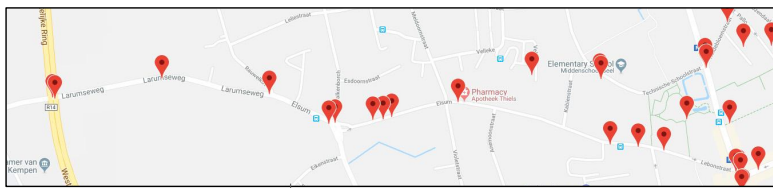
**Bron:
Fietsers**
(zie ook digitale kaart)

"Veel kruispunten en afritten zijn hier echt onveilig voor fietsers."

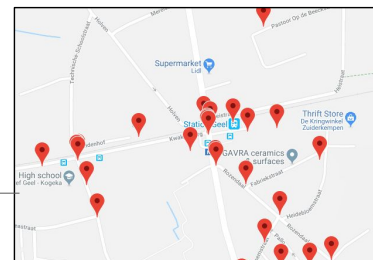
"Het grootste gevaar voor fietsers hier zijn alle kruispunten waar de auto's op fietspaden komen staan om te zien of er een fietser aankomt."



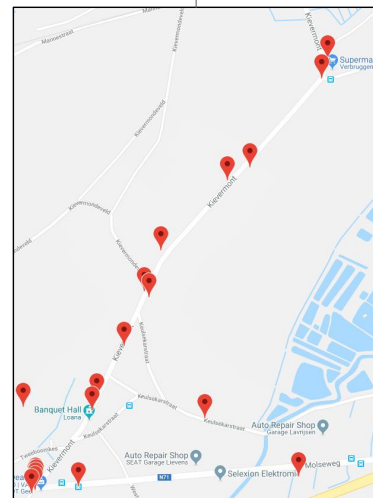
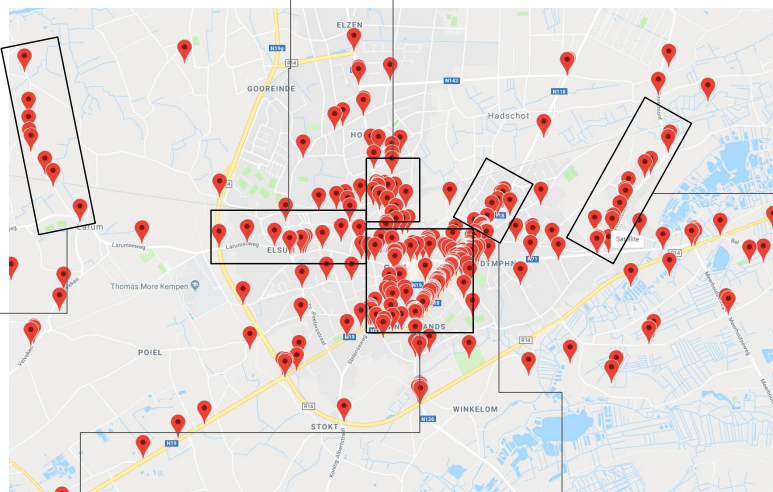
Larumsebrugweg



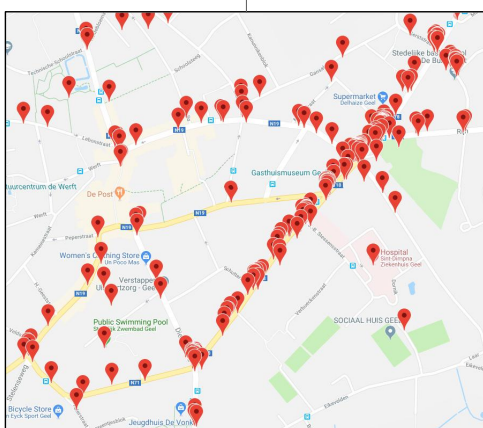
Baantveld, Werft, Driehoek



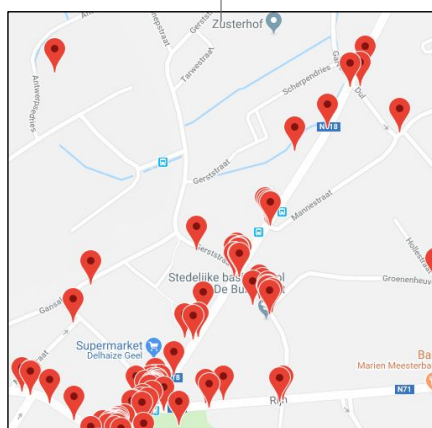
De stationsbuurt in Geel



Kievermont



Nieuwstraat, Gasthuisstraat, Diestseweg



Retieseweg

"De Nieuwstraat is zeer gevaarlijk voor de fietsers. Ze is eigenlijk voor plaatselijk verkeer voorzien maar wordt vaak als een sluiptweg door heel veel wagens gebruikt."

"In de Gasthuisstraat zijn er wel fietssuggestiestroken, maar de vrachtwagens en autobussen rijden slechts millimeters naast de fietsers. Dit stelt zeker een risico voor de fietsers als er meerdere fietsers achter elkaar moeten rijden."

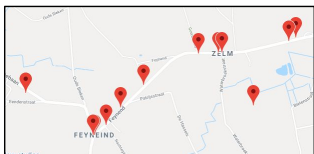
"Na de vluchtheuvel hebben auto's en motoren vrij spel om lekker snel op te trekken. Het is levensgevaarlijk voor kinderen die met de fiets naar de school gaan zo bijvoorbeeld bij het oversteken van de ene straat naar de andere om hun arm uit te strekken."

Onveilige plaatsen fietsers en voetgangers



Bron:
Automobilisten en vrachtwagenbestuurders
(zie ook de digitale kaart)

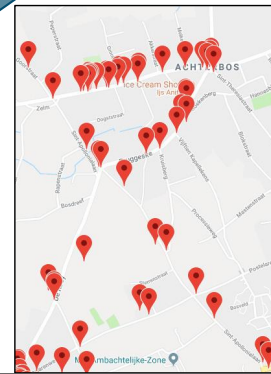
"Heel de Achterbos is een sluipegweg voor vrachtwagens. Ze 'bulderen' door de dorpskern en zijn een gevaar voor de andere weggebruikers en de bewoners langs de straat."



Feyneind

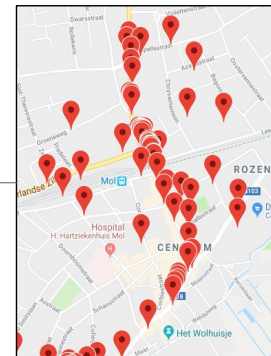
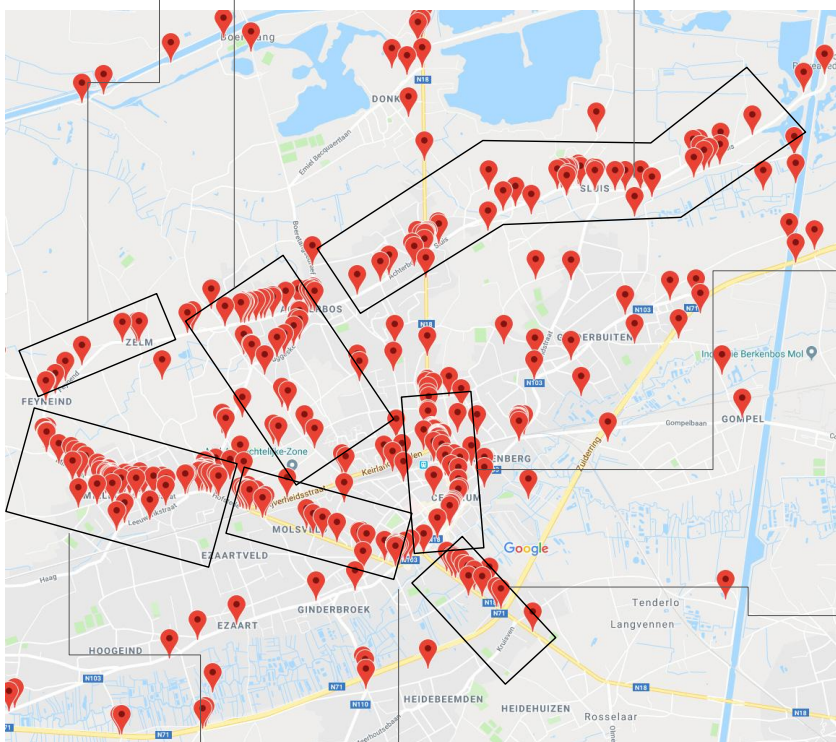


Achterbos, Sluis



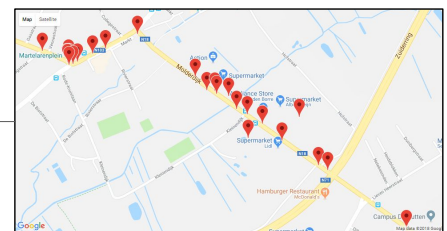
Achterbos, Sint-Apolloniaan, Bruggeske

"Als je als fietser door Mol-centrum moet, waag je je leven. Van Noord naar Zuid (Turnhoutsebaan - Keirlandse Zillen), waar niemand de verkeersregels echt volgt. Dat is deels te wijten aan de gigantisch en onlogische opbouw van het kruispunt."

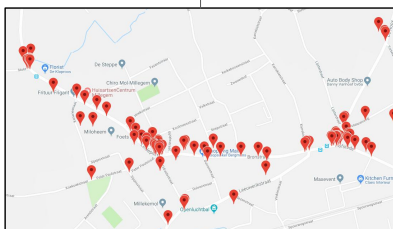


Turnhoutsebaan

"De Molderdijk is een zeer drukke straat met zwaar verkeer en veel geurhinder van uitlaatgassen."

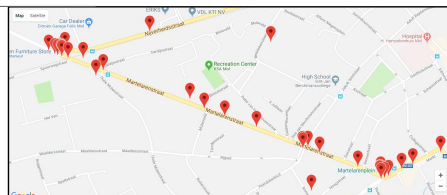


Molderdijk



Milostraat, Bronstraat, Hofstede

"Hier zijn nauwelijks en slechte aangelegde voet- en fietspaden. De fietspaden zijn net naast straten waar men met 70 km/u mag rijden. In de buurt van scholen is het in algemeen slecht."



Martelarenstraat

"De Martelarenstraat is een heel drukke straat en met zwaar verkeer levensgevaarlijk voor schoolkinderen."

Onveilige plaatsen fietsers en voetgangers

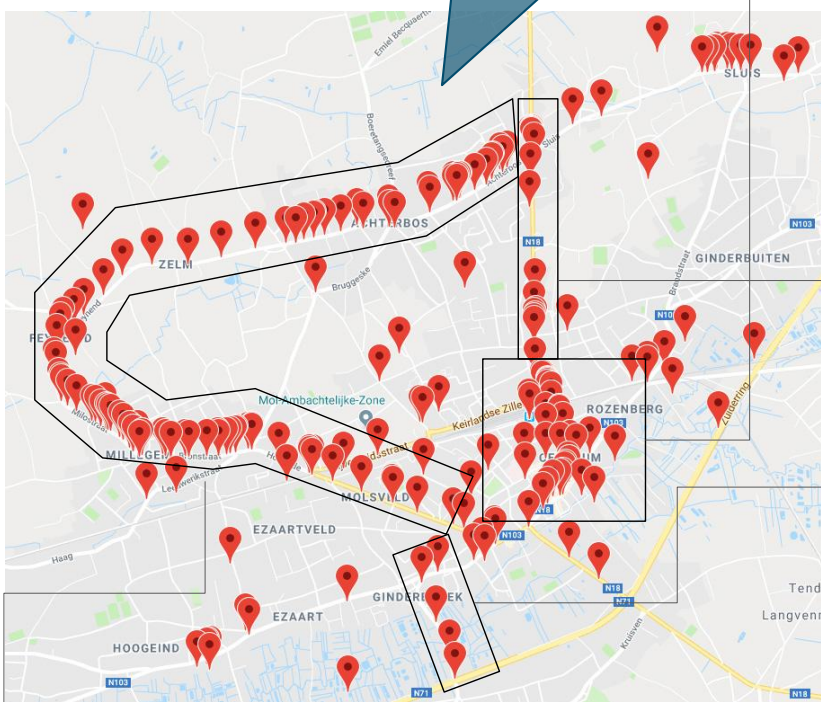


Bron:
Fietzers
(zie ook digitale kaart)

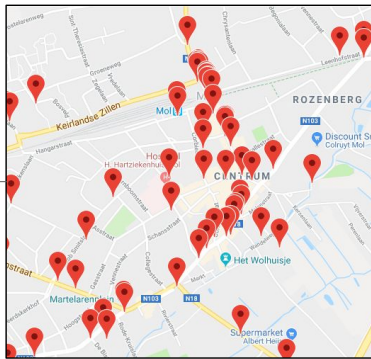
"Het is helemaal niet duidelijk en ook gevaarlijk om van Mol centrum naar Achterbos te rijden. Verduidelijk hier de oversteekplaatsen en neem een voorbeeld aan de vele Nederlandse steden waar voor de fietsers aan de oversteekplaatsen rode lichten zijn geplaatst."

"Het is moeilijk (vooral in de spitsuren) om de spoorweg over te steken als je van de school komt."

"De auto's rijden veel te snel en stoppen niet om mensen te laten oversteken."



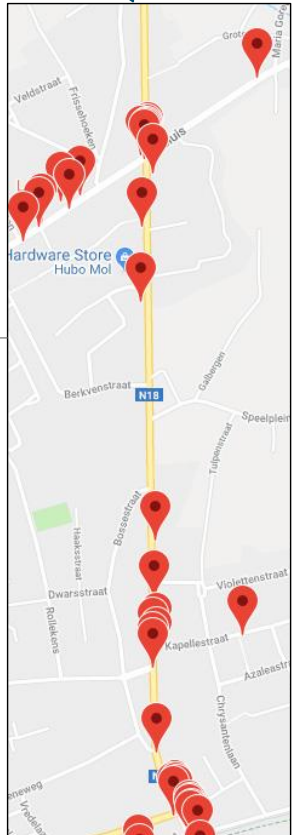
Achterbos, Feynend, Milostraat, Bronstraat



De stationsbuurt in Mol



Borgerhoutsdijk



Turnhoutsebaan

"De bedoeling is eigenlijk dat het zwaar verkeer uit het centrum van Mol gehouden wordt maar nu worden ze wel door de centrum van de gehuchten Achterbos, Millegem en Ginderbroek gestuurd over grotendeels betonwegen!"

Route2school



Eerder onderzoek **R2S**

Brengt de verkeersveiligheid op schoolroutes in kaart in samenwerking met het gemeentebestuur en de scholen in Geel en Mol

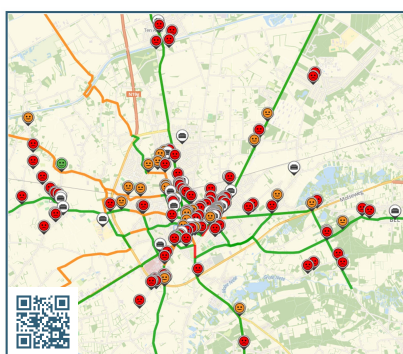
Deelnemers: leerlingen van het 5de leerjaar tot het 2de middelbaar + hun ouders

Een greep uit hun bedenkingen (zie ook de digitale kaart):

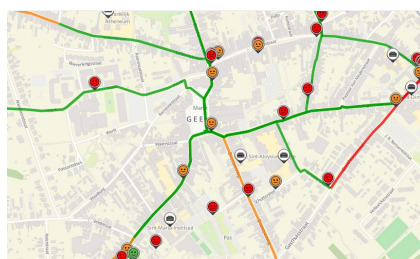
Scholen in Geel

Gevaarlijke punten op weg naar school volgens de leerlingen

Zie voor meer informatie: <https://www.route2school.be>

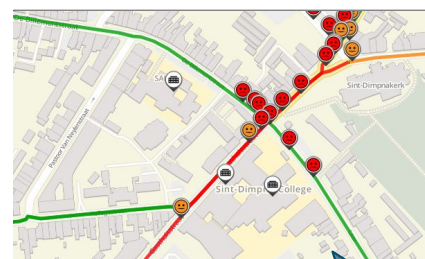


Geel



Geel centrum

"Pas in Geel: Fietzers en auto's moeten op dezelfde weg maar deze is te smal. Als er een fietser en auto tegelijk rijden, moet je echt opletten. Ook heeft deze weg een / meerdere dode hoek(en)."



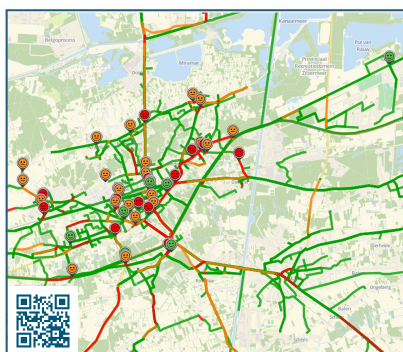
Geel, Sint Dimpna

"In Laar is er geen ruimte voor fietsers. Er is geen fietspad. Fietzers staan tussen de auto's in de file."

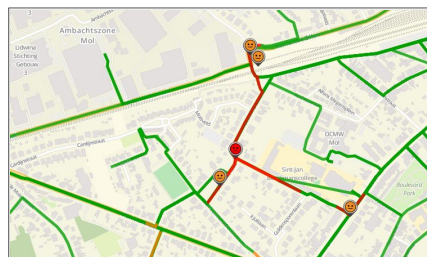
Scholen in Mol

Gevaarlijke punten op weg naar school volgens de leerlingen

Zie voor meer informatie: <https://www.route2school.be>

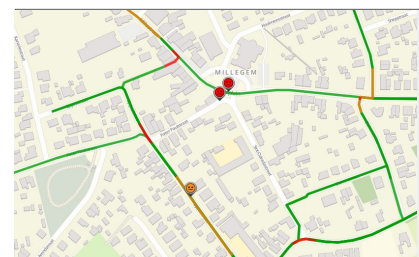


Mol



Mol centrum

"Fietzers fietsen via Beeldekenslaan naar lagere school Sint-Jan Berchmansstraat (en verder naar secundair). Geparkeerde wagens op de baan in de Beeldekenslaan bemoeilijken veilige doortocht fietsers"



Mol, Millegem

"Te smalle inrit van de Pater Paulusstraat: hier kan met moeite een wagen door terwijl dit een 2 richtingsstraat is waar voetgangers, fietsers en auto's moeten passeren."

Legende Afgehandeld In verwerking Melding

Leg gerust uit



Wist je dat?

CuriezeNeuzen onderzoek



Thuis
Werk-winkel-hobby
Onderweg

35,7%
34,4%
29,8%

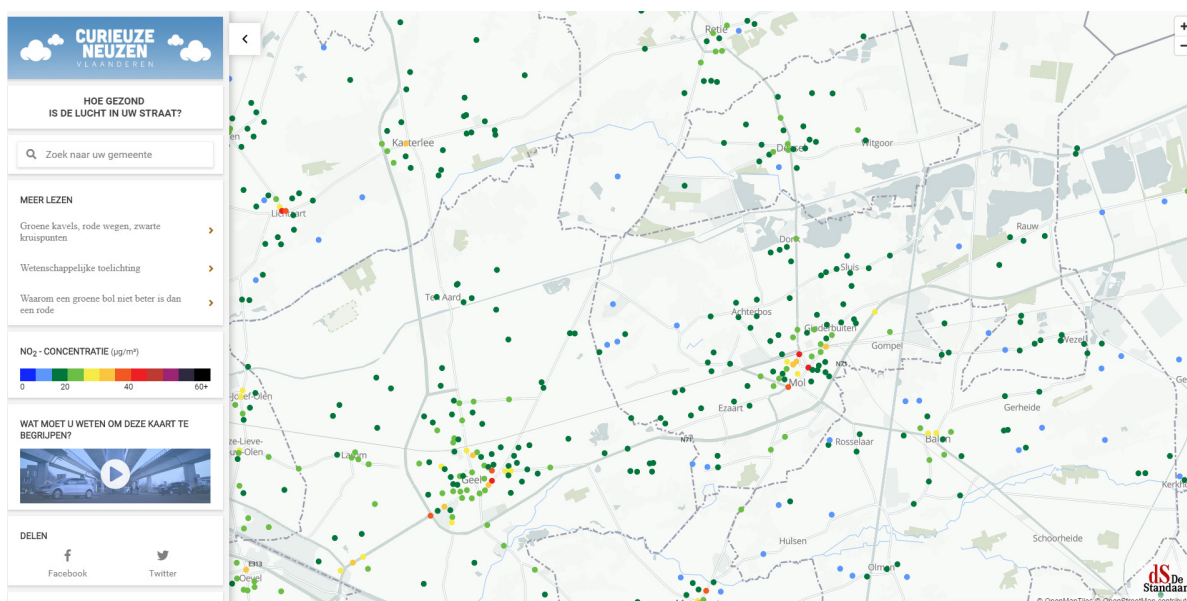
* Geel, Mol, Retie en Dessel zijn geen hotspots van luchtvervuiling.

* Luchtkwaliteit verschilt van straat tot straat.

* We zijn twee derde van de tijd thuis, maar krijgen er maar één derde van de luchtvervuiling mee. We zijn meestal thuis op de minst drukke momenten.

* Onze manier van verplaatsen, heeft meest impact. Wanneer we met de auto rijden, dragen we niet alleen bij aan een slechtere luchtkwaliteit, we zijn er ook het eerste slachtoffer van

Curiezeneuzen onderzoek Luchtkwaliteit kaart

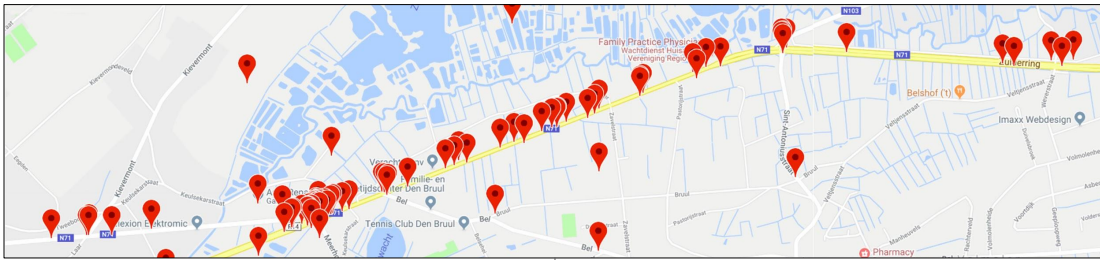


Verkeersproblemen auto's

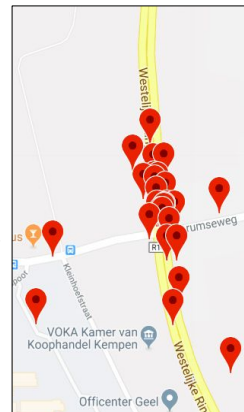
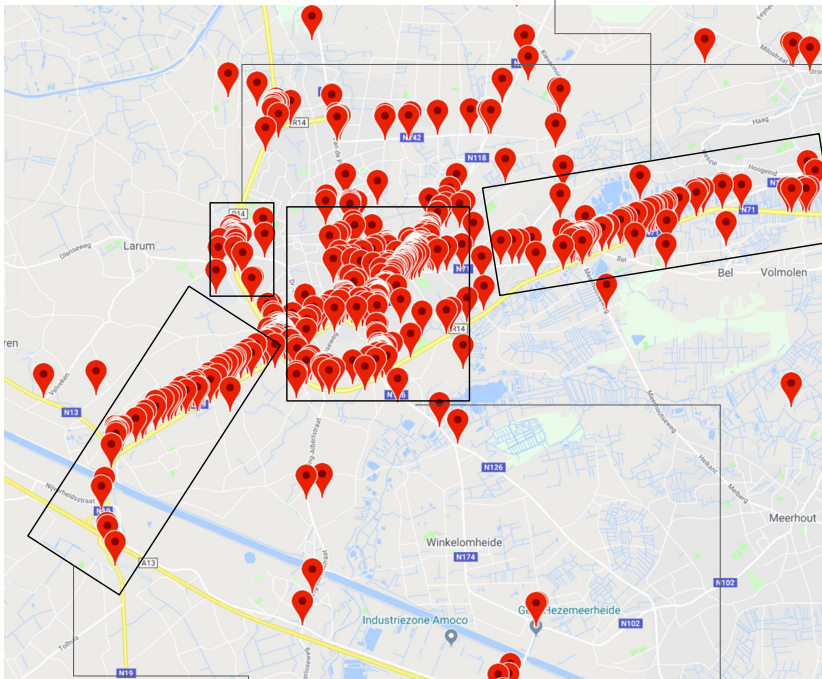


Bron: Automobilisten en vrachtwagenbestuurders
Punten waar het verkeer minder vlot is
(zie ook de digitale kaart)

"Er is geen enkele afstemming tussen de verkeerslichten op de ring. Ik pleit echter voor een groene golf. Waar je beloofd wordt met groen licht als je je netjes aan de snelheid houdt."



N71, Molsesweg



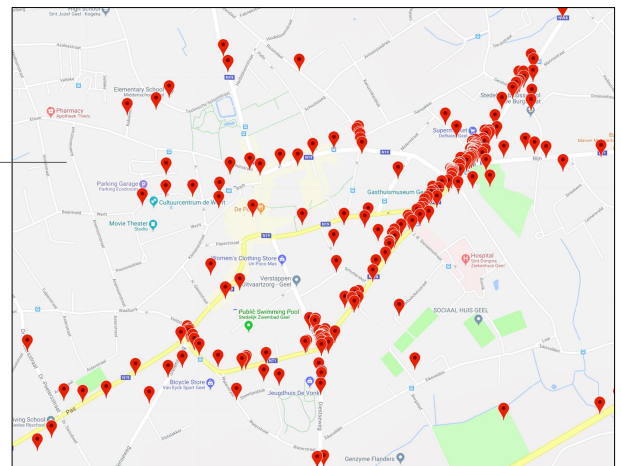
R14 Westelijke Ring

"Ik rijd geregeld door het centrum van Geel om de drukte aan Thomas More te vermijden.
's Avonds is het aanschuiven op de Antwerpseweg.
Beter wegmarkeringen zouden hier een oplossing kunnen bieden."



N19, Antwerpseweg

"Op de Antwerpseweg liggen veel kruisingen te dicht bij elkaar waardoor je niet vlot kunt doorrijden als 'doorgaand verkeer'."



Retieseweg

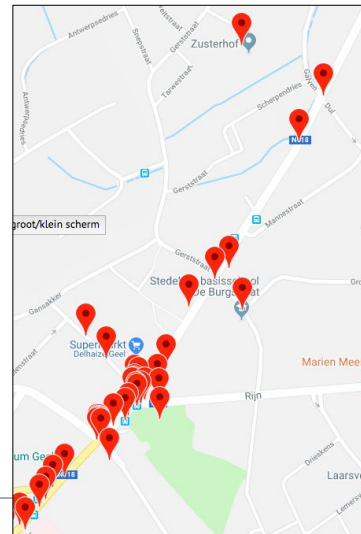
"De wijk van Sint Dimpna is een regelrechte verkeerschaos geworden. Het verkeer mag daar dringend worden veranderd ..."

Verkeersproblemen fietsers



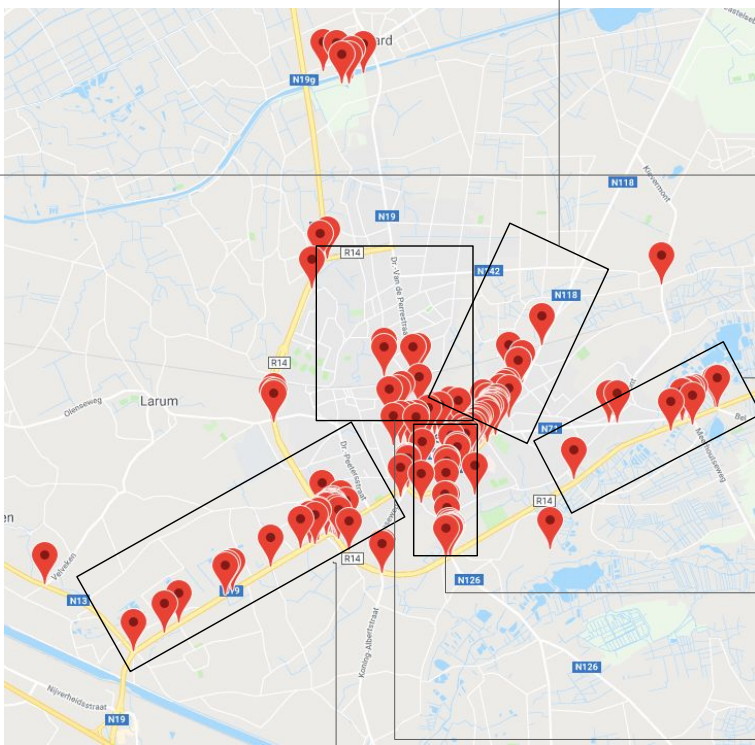
Bron: Fietsers
(zie ook de digitale kaart)

"Te veel stilstaande wagens en vrachtwagens! Te weinig plaats voor fietsers (auto's rijden te ver aan de zijkant en hinderen fietsers!)"

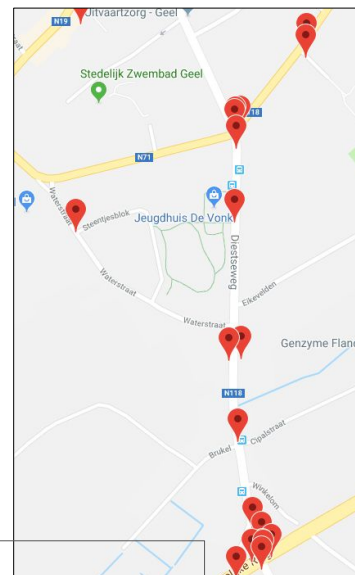


"Hier sta ik soms als fietser 5 minuten te wachten om te kunnen oversteken. Rond 16u soms 10 minuten !!"

N71, Molsesweg



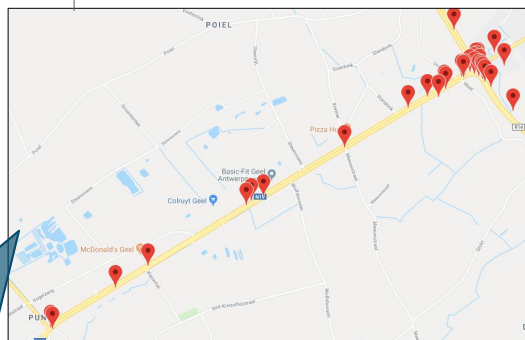
N118, Logen - Retiesesweg



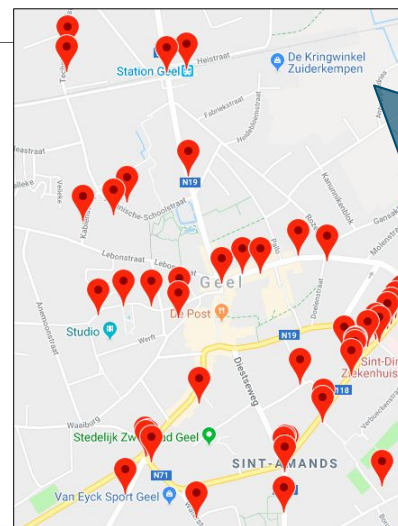
"Zeer druk. Tijdens spits gevaarlijk om met de fiets van de Eikeveld naar de Cipalstraat te gaan (je moet dan de Diestseweg in volle spits 2 keer oversteken)"

N118, Diestseweg

"Problematisch rond punt voor auto's, geeft frustratie. Hierdoor lopen fietsers daar ook gevaar ... Suggestie: repressief optreden tegen "foute" voorsorteerders (mensen die van Antwerpseweg komen en naar E34 moeten, moeten links gaan staan)"



N19, Antwerpseweg



"Fietsers moeten hier verplicht mee op de rijbaan fietsen. Aangezien de auto's steeds in de file staan te wachten voor het licht, ben je als fietser verplicht om mee in de file van de auto's te staan."

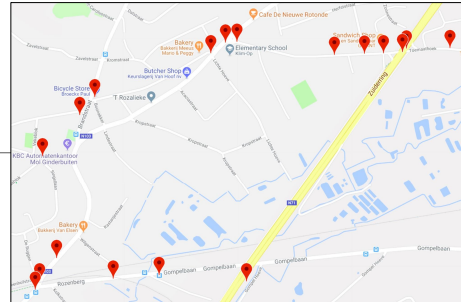
Centrum Geel

Verkeersproblemen auto's

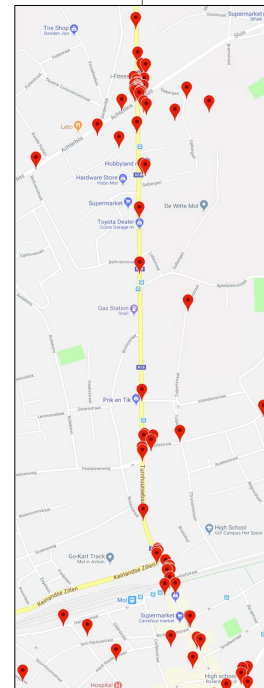
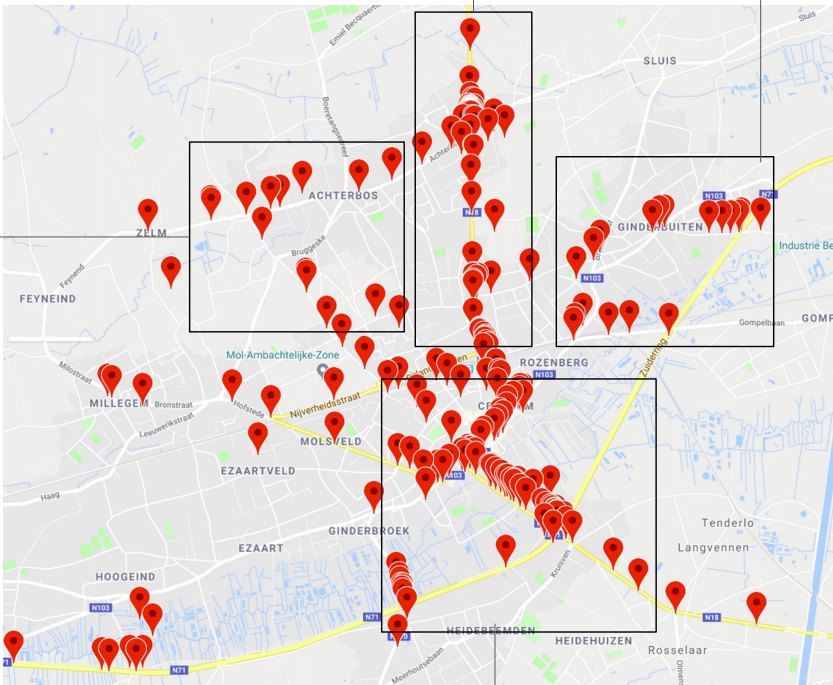


Bron:
Automobilisten en vrachtwagenbestuurders
 (zie ook de digitale kaart)

"Het vrachtverkeer komt op deze rijbanen terecht nochtans zijn deze hier niet toegelaten en belemmeren het verkeer."

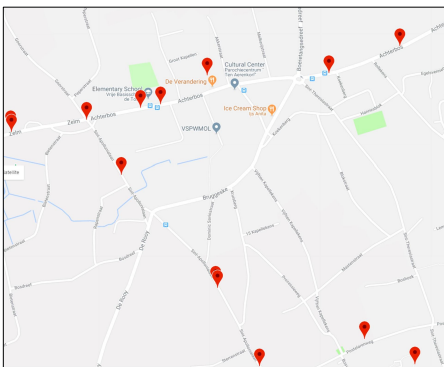


Ginderbuiten



N-18 Turnhoutsebaan

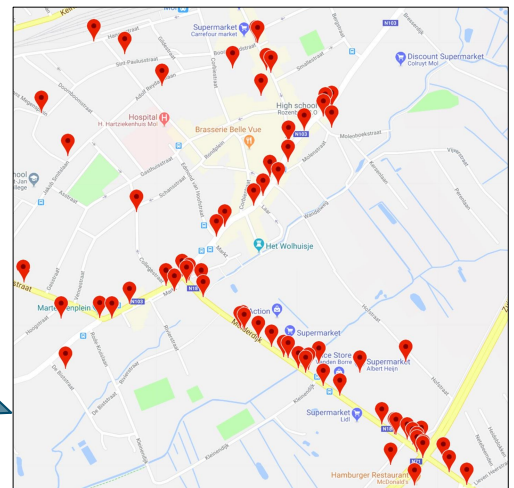
"Veel winkels zijn met een druk in- en uitrijdend verkeer op de Turnhoutsebaan belast. De overzicht en voorsorteerstroken zouden hier duidelijker moeten gemaakt worden."



Achterbos

"Hier moet je slalommen tussen geparkeerde wagen"

"In het centrum van Mol zijn de straten door het doorgaand verkeer gedomineerd waardoor er altijd file is."



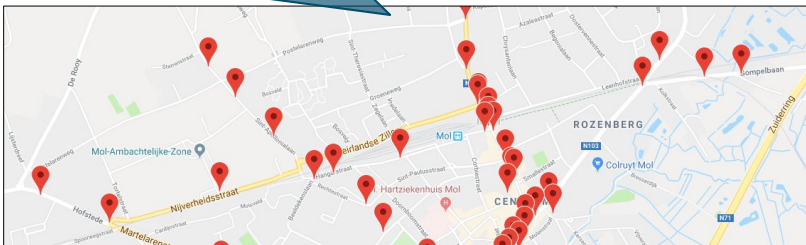
Mol centrum

Verkeersproblemen fietsers

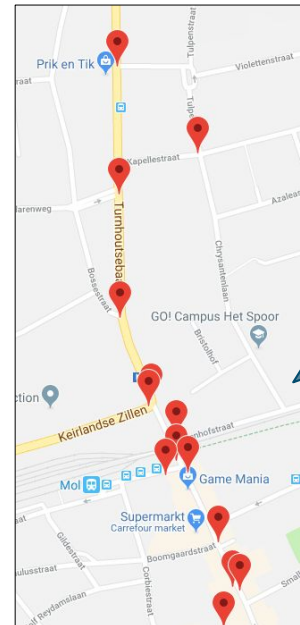


Bron: Fietsers
(zie ook de digitale kaart)

"Hier zijn veel auto's op elkaar en weinig plaats voor fietsers."
"De Weg oversteken is gevaarlijk"
"De spoorweg fietspad is gevaarlijk. Er is geen slagboom aan overweg op het fietspad"



Nijverheidsstraat - Stationsbuurt - Spoorwegpad



N-18 Turnhoutsebaan

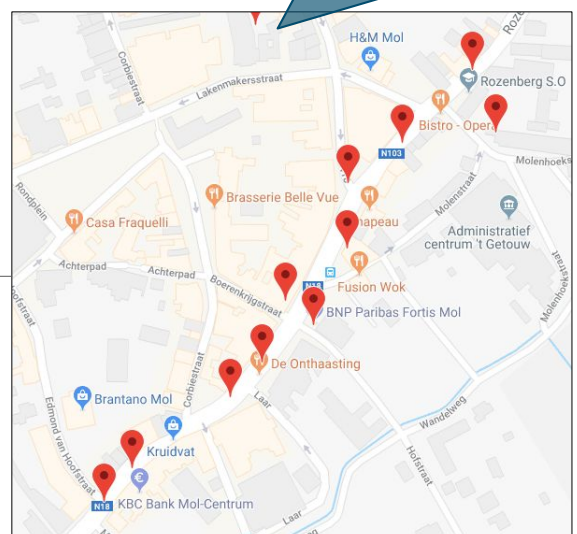
"Bijna onmogelijk om met de fiets de straat over te steken tenzij de voertuigen hun voorrang afstaan."



Mol centrum

"Drukke straat met auto's, fietsers, voetgangers, bussen en soms zelfs vrachtverkeer."
"Gevaarlijk om over te steken."
"Suggestie: Fietspaden heraanleggen: zichtbaar, voldoende ruimte voor fiets en auto naast elkaar, afgescheiden van de straat."

"Eigenlijk is het in het centrum van Mol als fietser heel gevaarlijk."



N103 - Rozenberg

Mobiliteitsonderzoek



Een mobiliteitseffectenrapport...

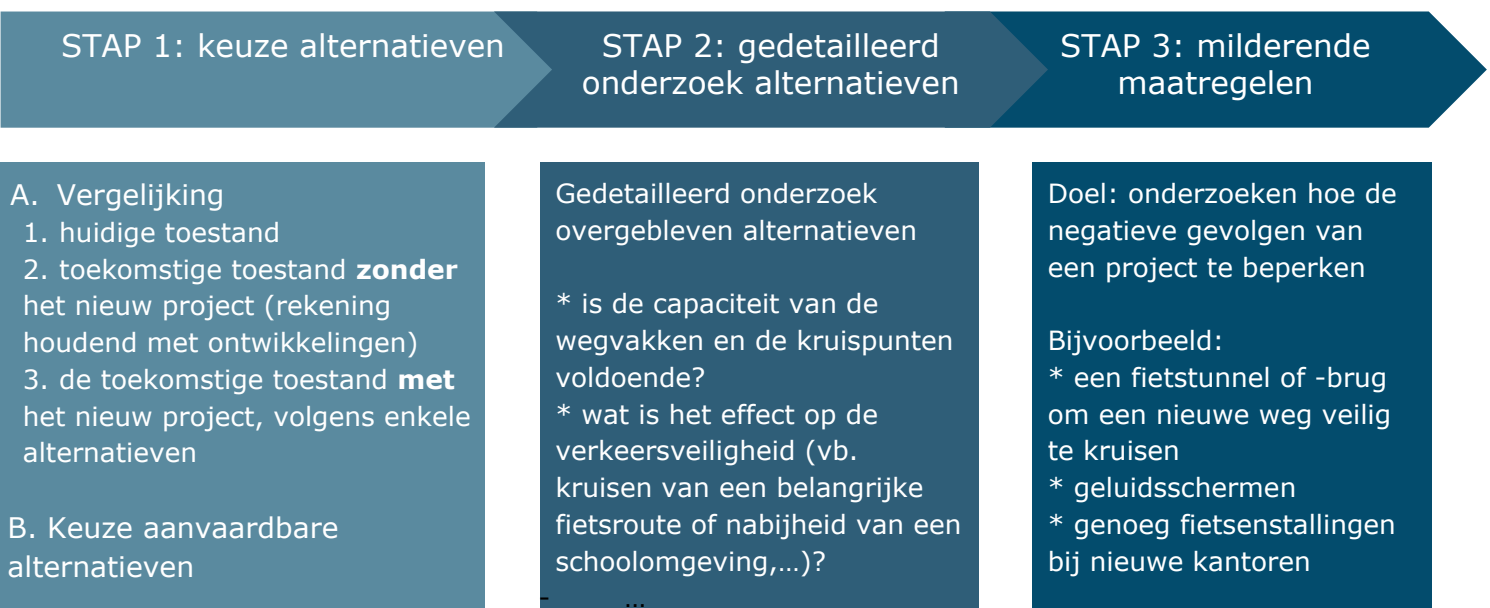
onderzoekt het effect van een project door verschillende alternatieven tegen elkaar af te wegen.

- * **een project** = ruimtelijke ontwikkeling (bv: een verkaveling, een bedrijventerrein, een bioscoop, ...) of een nieuwe weg
- * **alternatieven** = verschillende mogelijkheden om een project uit te voeren. Als het project een nieuwe weg is, gaat dit vaak over mogelijke tracés.

Wat onderzoeken we?




- * of er meer of minder (auto)verkeer zal zijn;
- * waar er meer of minder (auto)verkeer zal zijn;
- * of de verkeersveiligheid verbetert (zeker voor fietsers en voetgangers)
- * of meer mensen de fiets of het openbaar vervoer zullen gebruiken;
- * of files verdwijnen of net toenemen;
- * of de kruispunten het verkeer kunnen verwerken;
- * ...

Hoe verloopt het onderzoek?



Verkeersleefbaarheid



-  Kleef een RODE sticker op het thema dat volgens jou het moeilijkste is (waar is de uitdaging het grootst?)
-  Kleef een GELE sticker op het thema dat volgens jou het meest dringend is
-  Kleef een BLAUWE sticker op het thema waar volgens jou nog meer onderzoek nodig is



Bereikbaarheid, vlot- en veilig verkeer



Luchtkwaliteit en gezondheid



Natuur, klimaat, landbouw en water



Geluid en trillingen



Wonen, winkelen en ondernemen



Ruimtegebruik en open ruimte

Verkeersleefbaarheid



Wat is zo moeilijk? Op welk vlak zijn de uitdagingen het grootst?



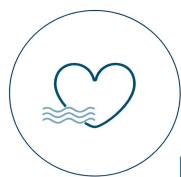
Wat is er zo dringend?



Op welk vlak is er een (nog) grondig(er) onderzoek nodig?



Bereikbaarheid, vlot- en veilig verkeer



Luchtkwaliteit en gezondheid



Natuur, klimaat, landbouw en water



Geluid en trillingen



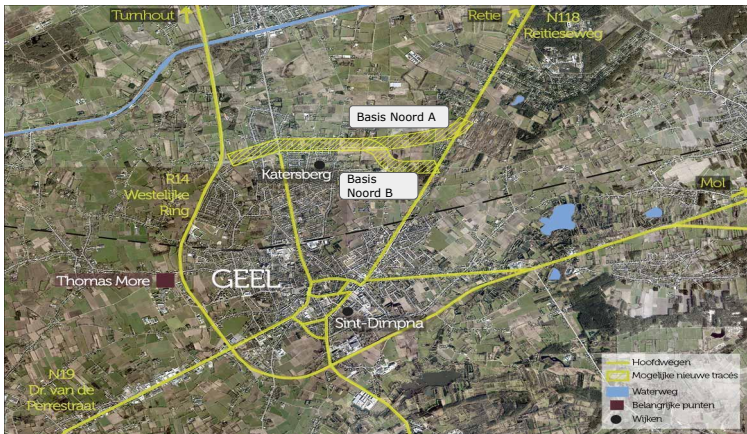
Wonen, winkelen en ondernemen



Ruimtegebruik en open ruimte

Tracés

Tracé R14-N118 noord



Dit tracé maakt de verbinding tussen de R14 Westelijke Ring, de N19g richting Turnhout en de N118 ten noorden van Geel. Een variant A loopt volledig door open gebied, een variant B sluit voorbij de woonwijken aan op de N142 Katersberg naar de N118 Retieseweg.

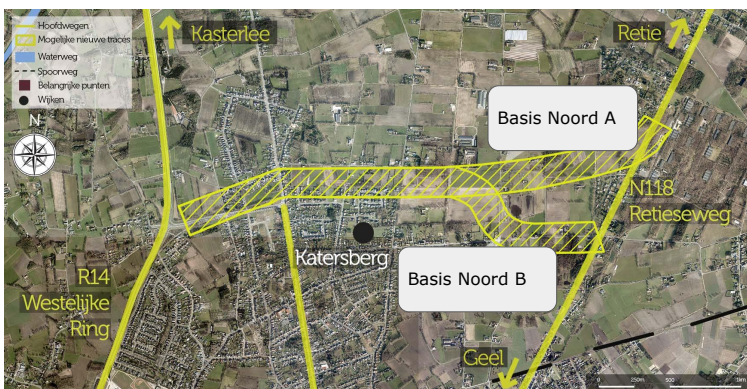
Ideeën en suggesties op tracé Noord (94 suggesties)

De belangrijkste bezorgdheid van wie een suggestie gaf is de impact op omwonenden (64 keer).

De belangrijkste ideeën, suggesties voor of andere tracés of alternatieven of zijn in mate van het meest voorkomende:

1. Het tracé meer noordelijk, weg van de woonwijken, liefst langs het kanaal (32 keer)
2. Zowel een verbinding Noord EN Oost (16 keer)
3. Geen extra verbinding; bestaande wegen gebruiken en duurzaam verkeer aanmoedigen (11 keer)
4. In combinatie met 3: Vrachtvervoer beperken + tonnagebeperking, slimme camera's + omleiding forceren via de N19g (10 keer)
5. Liever het oost traject, en het oost- en noord-traject op de N118 op elkaar laten aansluiten. (10 keer)
6. Ondergronds, ondertunneling (4 keer)

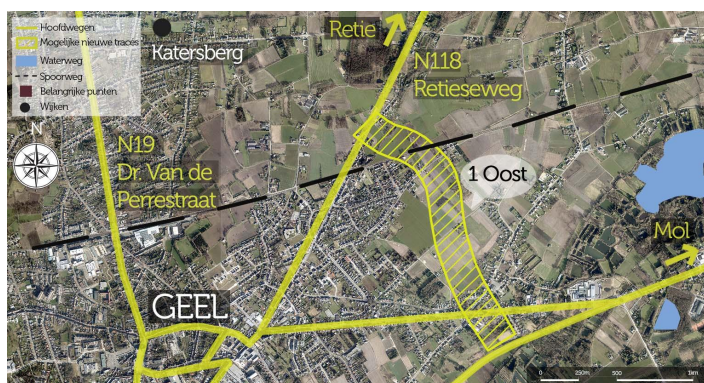
Opmerkelijk: 4 deelnemers geven aan dat Geel Kievermont niet gaat ontwikkelen als KOM-zone: meenemen in de mobiliteitsstudie



Argumenten pro 	Argumenten contra 	Is het een oplossing voor het verkeer?
<p>Wie sterk voor het tracé is, is dat vooral omdat het verkeer uit de woonwijken, vooral Sint Dimpna en centrum Geel, wegneemt. </p> <p> Een minder grote groep verkiest variant B (dat op Katersberg aansluit) omdat het minder open en groene ruimte inneemt.</p> <p>Men haalt ook wel aan dat het variant A niet veel ontegeningen meebrengt, het meest pragmatische is omdat het in de open ruimte ligt. </p> <p>De meeste voorkeur gaat naar het variant A dat volledig gescheiden loopt van Katersberg, vooral om niet dicht bij de woningen te komen en vanuit de vrees dat Katersberg dan geen echt rustige straat wordt.</p>	<p> Wie sterk tegen het tracé is, is dat ofwel omdat het te dicht bij de woningen ligt of omdat men geen extra wegen wil. Het doorsneden gebied wordt ook wel aangehaald als mooi groen recreatiegebied (fietsen en wandelen).</p>	<p>De meningen zijn hier erg verdeeld. Velen geloven dat dit echt sluipverkeer zal weghalen uit het centrum van Mol, maar er zijn ook behoorlijk veel non-believers. </p> <p>De mobiliteitsstudie zal dit debat moeten objectiveren.</p>

Tracés

Tracé R14-N118 oost



Dit tracé maakt de verbinding tussen de R14 Westelijke Ring, de N71 richting Mol en de N118 ten oosten van Geel.

Ideëen en suggesties op tracé Noord (95 suggesties)








De belangrijkste bezorgdheid van wie een suggestie gaf is de impact op omwonenden (64 keer).

De belangrijkste bezorgdheid van wie een alternatief gaf is de impact op omwonenden (38 keer), zowel in het oosten ter hoogte van Kievermont als in het noorden ter hoogte van de aansluiting op de N118.

De belangrijkste ideeën, suggesties voor of andere tracés of alternatieven of zijn in mate van het meest voorkomende

1. Meer oostelijk en aansluiten op de rotonde met de weg naar Meerhout (30 keer)
2. Meer oostelijk, verder weg van bewoning (24 keer)
3. Zowel Noord EN Oost tracé het (14 keer)
4. De aansluiting op de Retieseweg meer noordelijk, verder weg van woningen (8 keer)
5. Tonnagebeperking, meestal in combinatie met punt 6 (7 keer)
6. Geen extra traject, meestal in combinatie met punt 5 (6 keer)
7. Een tunnel of ondergrondse verbinding (6 keer)
8. Aansluiten op het noordelijk traject / Katersberg (6 keer)

Verder zijn er nog andere suggesties zoals een traject langs het kempisch kanaal of liever het noordelijk traject i.p.v. het oostelijke.

Argumenten pro: 	Argumenten contra: 	Is het een oplossing voor het verkeer?
<p>Net zoals bij het noordelijk tracé is het grootste argument dat het verkeer zal weghalen uit de woonkernen.</p>  <p>Vaak wordt vermeld dat dit tracé korter is en minder omwonenden treft.</p> 	<p>Grootste argument is dat het de direct omwonenden treft, maar ook dat het dichterbij het centrum ligt en een impact op open ruimte en natuur (Nete) heeft.</p>  	<p>De meningen zijn hier erg verdeeld. Velen geloven dat dit echt sluipverkeer zal weghalen uit het centrum van Mol, maar er zijn ook behoorlijk veel non-believers.</p>  <p>De mobiliteitsstudie zal dit debat moeten objectiveren.</p>

Aanvullende voorstellen uit de enquête

Legende bij de aandachtspunten van de voorgestelde alternatieven:



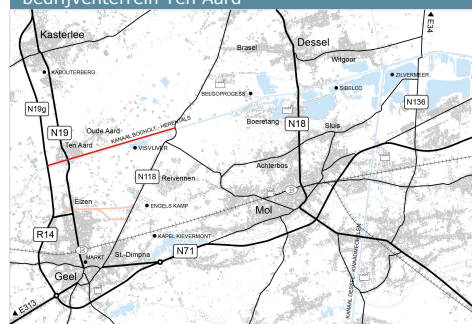
TRACÉ OMLEIDING GEEL-NOORD

VERPLAATSEN NAAR HET KANAAL

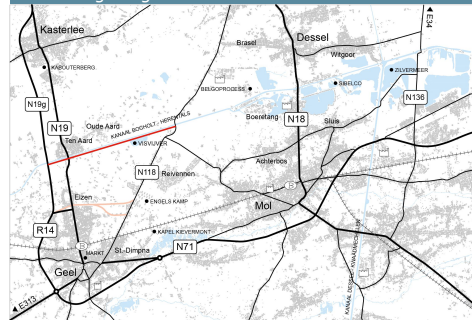
Voorstel 3: Scenario noordelijke verbinding verplaatsen naar kanaaldijk - noord

- Bijkomend knooppunt op N19g
- Afstand verbinding N118-R14 is veel groter langs kanaal dan via Geel-noord
- Weg leidt langs rand kern Ten Aard
- Kanaaloever is biologisch, landschappelijk en recreatief waardevol
- Gebruik jaagpad kanaal

Bundelen van infrastructuren, directe ontsluiting bedrijventerrein Ten Aard



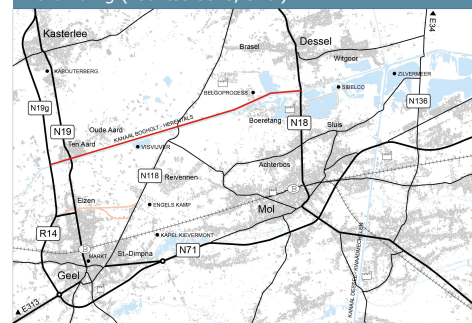
Bundelen van infrastructuur, mijden van woonomgevingen



Voorstel 4: Scenario noordelijke verbinding verplaatsen naar kanaaldijk - zuid

- Bijkomend knooppunt op N19g
- Structuur wegen moeten aangepast worden
- Woningen en functies langs wegen
- Gebied tussen N19g en N118 is een beschermd. Landschap (Gooreind 06/02/1995)
- Leidt langs recreatiegebied

Maximaal bundelen van infrastructuur (zuidelijke kanaaloever kanaal Bocholt - Herentals), rechte verbinding (rechtstreeks, snel)



Voorstel 12: Verbinden N18-N118-N19g via kanaal (noordzijde)

- Verbinding N18-N118 ten noorden van kanaal loopt door biologisch zeer waardevol natuurgebied

Aanvullende voorstellen uit de enquête

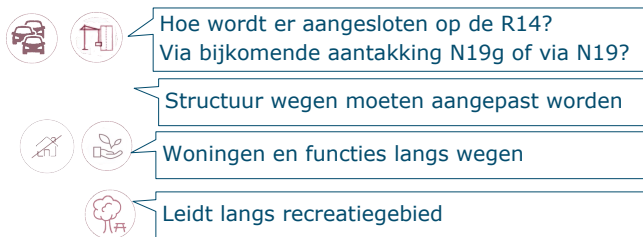
Legende bij de aandachtspunten van de voorgestelde alternatieven:



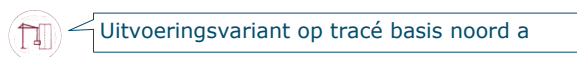
TRACÉ OMLEIDING GEEL-NOORD

VERPLAATSEN NAAR HET KANAAL

Voorstel 5: Scenario noordelijke verbinding verplaatsen naar kanaaldijk – zuid, via bestaande wegen (Sasachtweg en Fransebaan)



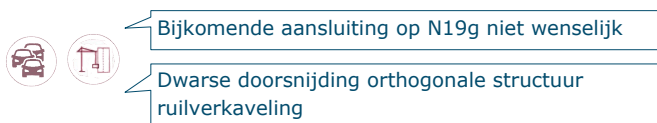
TRACÉ DEELS AANLEGGEN IN TUNNEL



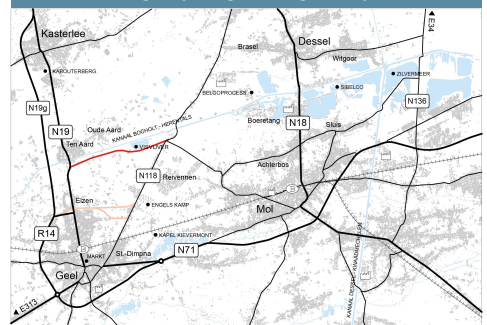
TRACÉ SAMEN AANLEGGEN MET OOSTELIJKE VERBINDING (zelfs ook alternatieven combineren zodat noord- en oost-verbinding op elkaar aansluiten)

TRACÉ NAAR NOORDEN VERPLAATSEN

Voorstel 2: Scenario noordelijke verbinding verplaatsen naar noorden

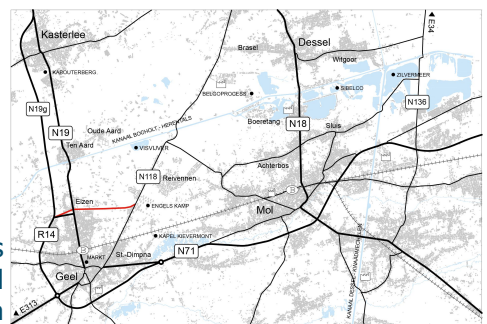


Mijden van woonomgevingen, (her)gebruik van bestaande wegen (zuinig ruimtegebruik)

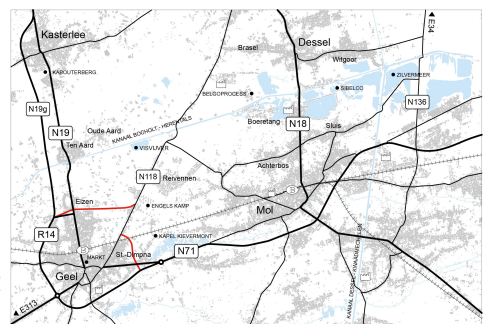


5

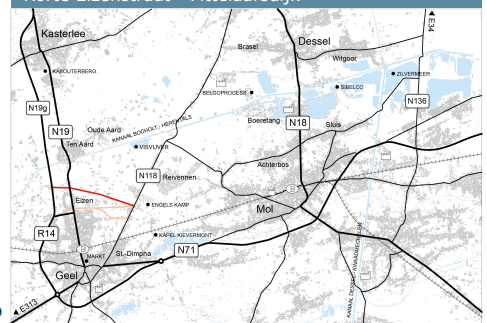
Basis Noord a



Basis Noord en Oost samen



Vermijden van omgeving woonlinten Gagelstraat – Korte Elzenstraat – Fittelaarsdijk



2

Aanvullende voorstellen uit de enquête

Legende bij de aandachtspunten van de voorgestelde alternatieven:



TRACÉ OMLEIDING GEEL-OOST

VERPLAATSEN NAAR HET OOSTEN

Voorstel 1: Scenario oostelijke verbinding verplaatsen naar oosten, aansluiting op N118 meer naar Noorden

- 

Basisscenario snijdt Kievermont in open ruimte, niet in woonlint
- 


Conflict met bovenloop van de Grote Nete met Zammelsbroek, Langdonken en Goor
- 


Verplaatsing ten oosten van Kievermont is niet mogelijk omwille van Habitatrictlijngebied
- 


Woongebied Keulsestraat wordt in basisscenario gespaard, woonlint is het smalste ter hoogte van Tweeboomkes
- 

Verplaatsing naar Oosten zou leiden tot doorsnijding woonlinten Kievermont
- 

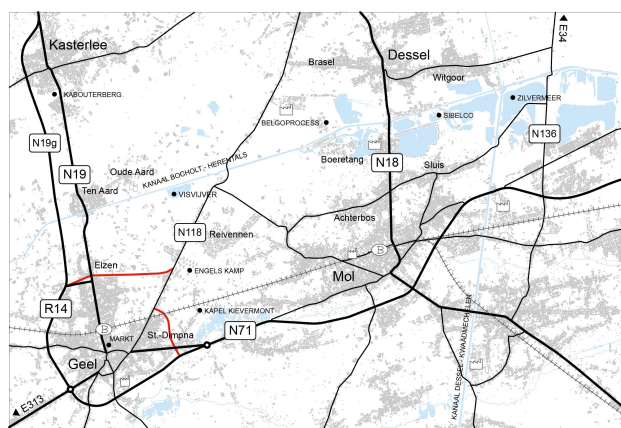

Er zijn wel meer woningen in die omgeving (Retieseweg, Buitenblokken en Honkersven)



Voorstel 1

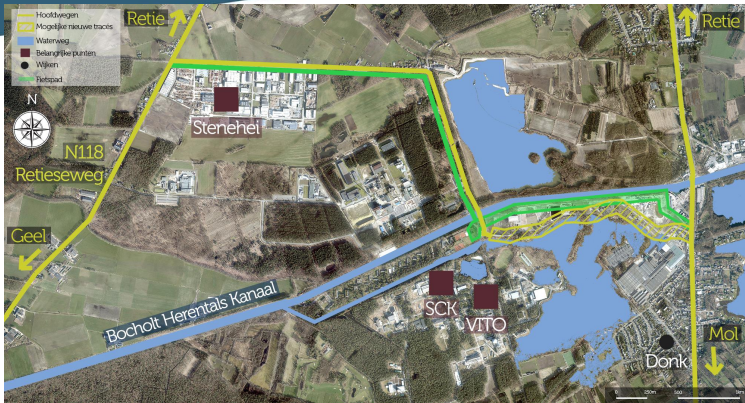
TRACÉ SAMEN AANLEGGEN MET NOORDELIJKE VERBINDING

(zelfs ook alternatieven combineren zodat noord- en oost-verbinding op elkaar aansluiten)



Tracés 2A, B en C N18-N118

Tracé 2A N18-N118



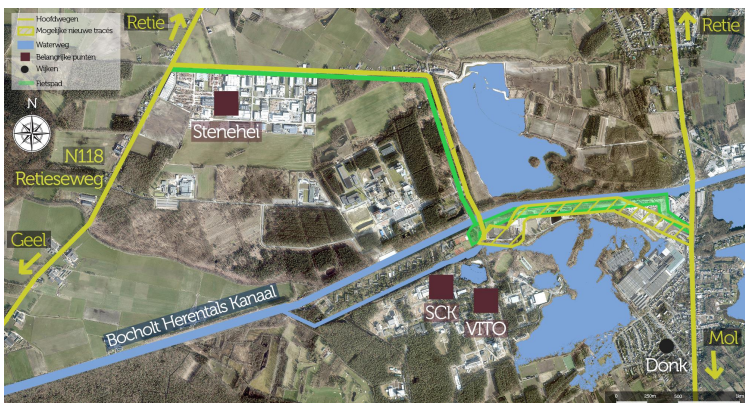
Dit tracé zou de bestaande wegen Kastelsedijk en Gravenstraat volgen tot over de brug over het kanaal Bochholt Herentals. Vanaf de brug zou het richting N18 Turnhoutsebaan gaan over een nieuwe verbindingsweg door de industriezone, weg van het kanaal.

Ideeën en suggesties op tracé 2A (16 suggesties)

De belangrijkste ideeën, suggesties voor of andere tracés of alternatieven of zijn, in de mate van het meest voorkomende:

1. Het tracé volledig langs het kanaal leggen in plaats van langs de Kastelsedijk (5 keer)
2. Het tracé oostelijk verder doortrekken tot op de zuiderring voorbij Mol (3 keer)
3. Geen extra tracé; via tonnagebeperking het verkeer omleiden (2 keer)
4. Het tracé westelijk doortrekken via de Kastelsedijk helemaal tot op de N19g (1 keer)
5. Aansluiten op de ring rond Retie (1 keer)

Tracé 2B N18-N118



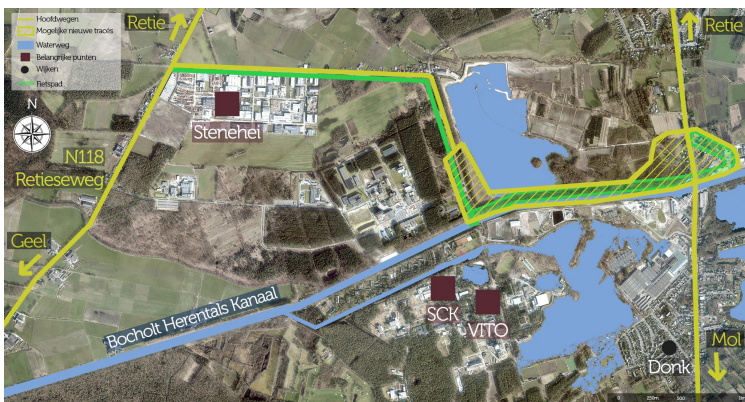
Dit tracé zou de bestaande wegen Kastelsedijk en Gravenstraat volgen tot over de brug over het kanaal Bochholt Herentals. Vanaf de brug zou het richting N18 Turnhoutsebaan gaan over een nieuwe verbindingsweg langs het kanaal.

Ideeën en suggesties op tracé 2B (3 suggesties)

De belangrijkste ideeën, suggesties voor of andere tracés of alternatieven of zijn, in de mate van het meest voorkomende:

1. Een volledig ten zuiden van het kanaal gelegen verbinding via de bestaande weg Boeretang tot aan de N118.
2. Verbindingsweg door industriegebied laten lopen. De natuur/watervogels zo weinig mogelijk hinderen
3. Geen extra tracé, een vlotte OV-verbinding

Tracé 2C N18-N118



Dit tracé zou de bestaande wegen Kastelsedijk en Gravenstraat volgen tot VOOR de brug over het kanaal Bochholt Herentals. Het zou ten noorden van het kanaal blijven en langs het kanaal naar de N18 Turnhoutsebaan gaan langs het huidige jaagpad, via een nieuw aan te leggen verbindingsweg. Het zou dan op de N18 aansluiten via een bocht voor de N18 of onder de N18 door.

Ideeën en suggesties op tracé 2C (10 suggesties)

De belangrijkste ideeën, suggesties voor of andere tracés of alternatieven of zijn, in de mate van het meest voorkomende:

1. Geen nieuwe traject maar omleiding door tonnagebeperking (4 keer)
2. Tracé over gedempte plas om verder van de nucleaire site te liggen (1 keer)
3. Tracé langs de nu afgesloten weg langs VITO (1 keer)
4. Tracé volledig langs het kanaal (1 keer)
5. Oostelijk verder doortrekken voorbij Geel om Donk en Sluis te ontlasten (1 keer)

Aanvullende voorstellen uit de enquête

Legende bij de aandachtspunten van de voorgestelde alternatieven:

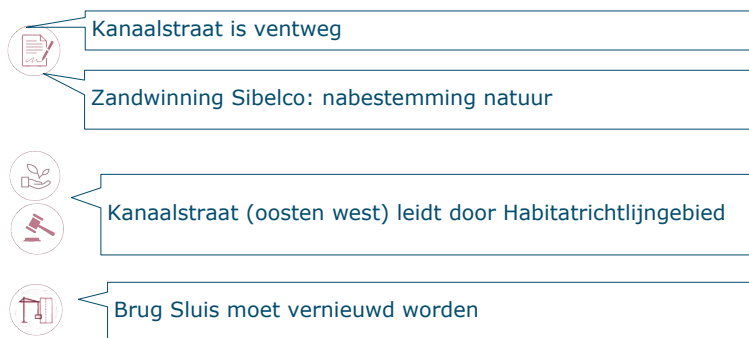


TRACÉ N118-N18

DOORTREKKEN NAAR HET OOSTEN TOT AAN N71

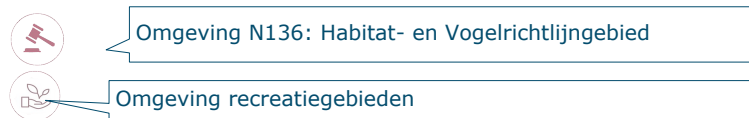
Voorstel 6: Verbinden N18-N118 scenario verbindt N18 met N71 (via oostelijke kanaaloever)

Voorstel 7: Verbinden N18-N118 scenario verbindt N18 met N71 (via westelijke kanaaloever)



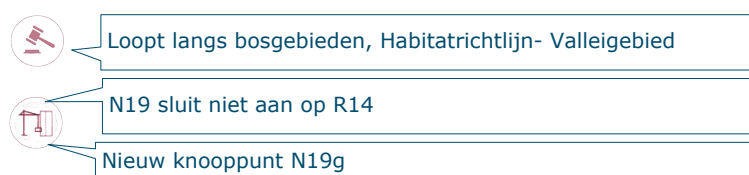
Voorstel 8: Verbinden N18-N118 scenario verbindt N18 met N71 (via kanaaloevers zuid/oost)

Voorstel 9: Verbinden N18-N71 (via kanaaloever – Zilvermeerlaan – N136)

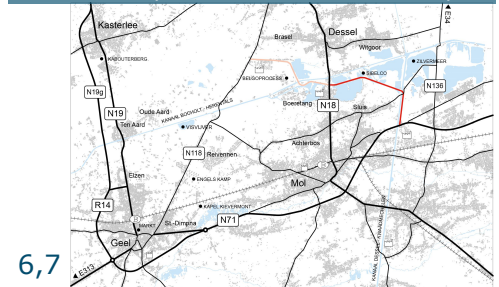


DOORTREKKEN NAAR WESTEN TOT AAN N19

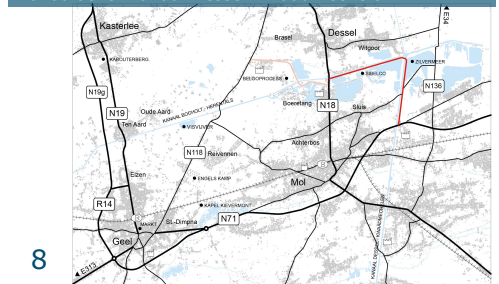
Voorstel 10: Verbinden N18-N118 via Kastelsedijk tot N19 (of verder tot N19g)



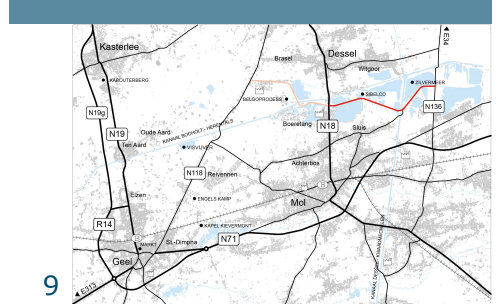
Aansluiten op hogere wegennet via de N71. Gebruik wegvak Warande - bestaande ontsluitingsweg Sibelco, gebruik omgeving Sibelco, bundelen van infrastructuur (kanaal en Kanaalstraat-oost/west)



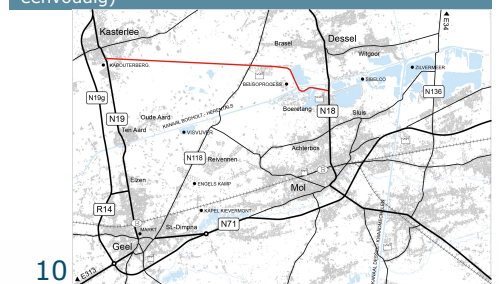
Aansluiten op hogere wegennet via de N71. Maximaal bundelen van infrastructuur: gebruik zuidelijke kanaaloever kanaal Bocholt – Herentals en oostelijke kanaaloever kanaal Dessel-Kwaadmechelen



Aansluiten op hogere wegennet via de N71. Maximaal gebruiken van bestaande infrastructuur: Gebruik wegvak Warande - bestaande ontsluitingsweg Sibelco, gebruik omgeving Sibelco, gebruik Zilvermeerlaan en N136



Gebruik historische structuur Kastelsedijk voor nieuwe verbinding, rechte verbinding (rechtstreeks, eenvoudig)



Aanvullende voorstellen uit de enquête

Legende bij de aandachtspunten van de voorgestelde alternatieven:



Grote impact op mens en natuur



woningen



Andere bestemming



Waardevol recreatief gebied



Moeilijke weg structuur



Juridisch moeilijk



Minder effectief

TRACÉ N118-N18

DOORTREKKEN NAAR WESTEN TOT AAN N19

Voorstel 11: Verbinden N18-N118-N19g via kanaal (zuidzijde – Boeretang)



Gebruik van SCK: bestemmingszone 'Gebieden voor de vestiging van kerninstallaties'

Voorstel 13: Verbinden N18-N118 via kanaal (noordzijde – SCK)

Voorstel 14: Verbinden N18-N118 via Postularenweg



Leidt door veel woongebieden



Geen directe aansluiting met N71

Voorstel 15: Scenario verbindt N18 via N136 met E34 via Postel



Hoofdwegen hebben beperkt aantal knooppunten



Postel heeft hoge recreatieve en natuurlijke waarden

SAMENVATTING

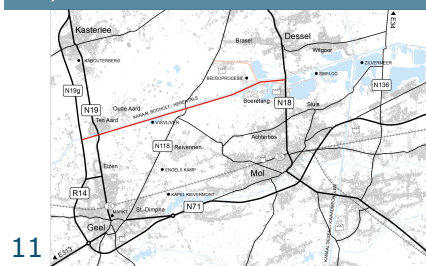
Grote vraag naar verbinding N19g – N19 – N118- N18

- Hoe verder van centrum, hoe kleiner de impact
- Bijkomend knooppunt op N19g
- Weg moet aansluiten aan R14
- Veel alternatieven bedreigen beschermde gebieden
- Bestaande wegen zijn niet geschikt en/of jaagpaden

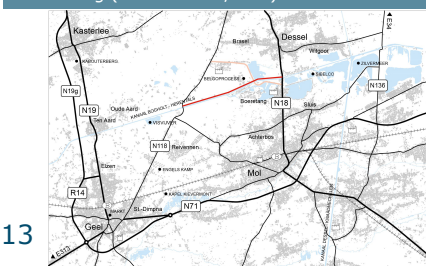
Grote vraag naar verbinding N18-N71

- Meer verkeer naar N71
- Knelpunten Warande, Sibelco, Habitatrichtlijngebied, recreatiegebieden

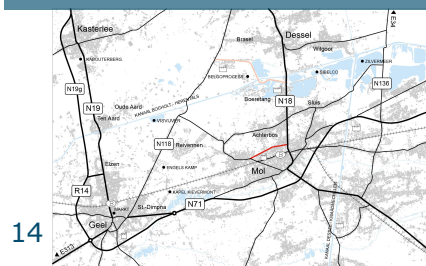
Maximaal bundelen van infrastructures (zuidelijke kanaalover kanaal Bocholt – Herentals), rechte verbinding (rechtstreeks, snel)



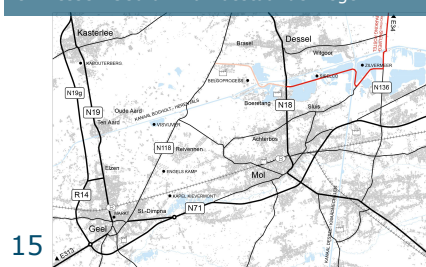
Maximaal bundelen infrastructures (noordelijke kanaalover Bocholt – Herentals), rechte verbinding (rechtstreeks, snel)



Motivatie: aansluiten op hogere wegennet via de N71. Gebruik van bestaande wegen



Motivatie: aansluiten op hogere wegennet via de E34 (niet de E313), ontlasten van kern Retie en Dessel. Gebruik van bestaande wegen



Aanvullingen Tracés



Aanvullingen Tracés



Naam?



Dit project heet "Regionale Ontsluiting Geel en Mol"
Heb je een voorstel voor een andere naam?

Hoe komt een PRUP tot stand?

STAP 1: VOORBEREIDING

- de provincie bereidt de start- en procesnota voor



STAP 2: PUBLIEKE RAADPLEGING

- gedurende 60 dagen kan iedereen de **start- en procesnota** inkijken en reacties aan de provincie bezorgen
- de provincie organiseert een participatiemoment
- de provincie vraagt advies aan andere administraties



STAP 3: VERWERKING PUBLIEKE RAADPLEGING

- de provincie verwerkt alle reacties
- de provincie vormt de startnota om tot een **scopingsnota**
- de provincie publiceert de scopingsnota op www.provincieantwerpen.be



STAP 4: VOORLOPIGE VASTSTELLING

- de provincie onderzoekt de milieu- en andere effecten
- de provincie werkt de scopingsnota en alle resultaten uit in een voorontwerp-PRUP en de ontwerp-effectenrapporten
- de provincie vraagt advies aan andere overheidsadministraties en gespecialiseerde instanties
- de provincieraad stelt het ontwerp-PRUP en de ontwerp-effectenrapporten voorlopig vast



STAP 5: OPENBAAR ONDERZOEK

- gedurende 60 dagen kan iedereen het **ontwerp-PRUP** en de **ontwerp-effectenrapporten** inkijken
- iedereen kan suggesties, opmerkingen of bezwaren aan de Provinciale Commissie voor Ruimtelijke Ordening (PROCORO) bezorgen
- de gemeenten en andere overheden kunnen advies geven



STAP 6: VERWERKING OPENBAAR ONDERZOEK

- de PROCORO verwerkt alles en formuleert een advies
- de provincie past het PRUP en de effectenrapporten (indien nodig) aan



STAP 7: DEFINITIEVE VASTSTELLING

- de provincieraad stelt **het definitieve PRUP** en **de definitieve effectenrapporten** vast
- de Vlaamse overheid kan het PRUP eventueel schorsen



STAP 8: INWERKINGTREDING

- de provincie publiceert het definitieve PRUP in het Belgisch Staatsblad
- 14 dagen na die publicatie moeten vergunningsaanvragen voldoen aan de voorschriften van het PRUP

MEER INFO

dienst Ruimtelijke Planning provincie Antwerpen
www.provincieantwerpen.be  PRUP
ruimte@provincieantwerpen.be - T 03 240 66 23

STAP 2: Publieke raadpleging



Documenten

De procesnota

Beschrijft het planningsproces om tot een definitief PRUP te komen:

- informatief document
- welke overheidsinstanties aan het PRUP meewerken
- hoe de (burger)participatie verloopt
- hoe de inbreng van burgers verwerkt wordt

De startnota

Beschrijft het PRUP:

- doelstellingen
- gebied
- te onderzoeken effecten en alternatieven



Eventueel andere nota's

In functie van het PRUP

Publieke raadpleging

Welke reacties kun je geven? Bijvoorbeeld:

- extra te onderzoeken effecten voorstellen
- ontbrekende informatie aanleveren

Hoe reageren?

Je reacties zijn alleen geldig als je ze binnen de aangegeven termijn van 60 dagen op één van deze manieren indient:

- via een aangetekende brief aan de deputatie van de provincie Antwerpen, Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen
- via e-mail naar ruimte@provincieantwerpen.be
- door je brief persoonlijk af te geven op het Provinciehuis aan de Singel (Desguinlei 100, Antwerpen) of op het gemeentehuis van de gemeente(n) in het plangebied. Vraag bij persoonlijke afgifte een ontvangstbewijs.

Waar vind je de documenten?

Online


www.provincieantwerpen.be, zoek op de naam van het PRUP

In het provinciehuis

Op de dienst Ruimtelijke Planning in het Provinciehuis aan de Singel (PaS), Desguinlei 100, 2018 Antwerpen

In het gemeentehuis

MEER INFO

dienst Ruimtelijke Planning provincie Antwerpen
www.provincieantwerpen.be  PRUP
ruimte@provincieantwerpen.be - T 03 240 66 23

Wil je nog iets kwijt?

