

RINGWEG VAN RETIE

Projectnota

AWV - Antwerpen

9 MEI 2018



Contactpersoon

MELISSA THIERIE

Arcadis Belgium nv
Corda 1
Kempische Steenweg
3111/2.07
3500 Hasselt
België

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	6
1.1	Situering van het project	7
1.2	Wat voorafging - de startnota	9
1.3	Aanvullingen op de startnota	10
1.3.1	Voorstel verkeerscirculatie	10
1.3.1.1	Lage Weg	12
1.3.1.2	Kapelstraat	14
1.3.1.3	Hobrugstraat	16
1.3.1.4	Akkerstraat	19
1.3.2	Ontsluiting KMO zone	22
1.4	Betrokken actoren	23
2	RANDVOORWAARDEN	24
2.1	Rijweg	24
2.2	Vademecum fietsvoorzieningen (2017)	24
2.3	Fietsgeleiding op kruispunten	25
2.4	Bushaltegids De Lijn	25
2.5	Lichtvisie	25

3	VOORONTWERP	27
3.1	Technische uitwerking type dwarsprofielen	27
3.1.1	Type 1	27
3.1.2	Type 1a	28
3.2	Breedte erfweg	29
3.3	Kruispunten	30
3.3.1	R18 – N18-Molsebaan	30
3.3.2	R18 – N118-Geelsebaan	31
3.3.3	R18 – N123-Kasteelstraat	32
3.3.4	R18 – N18-Turnhoutsebaan	33
3.3.5	R18 – N118-Europalaan	34
3.4	Keerpunten	35
3.5	Oversteekplaatsen	36
3.6	Materiaalkeuze	38
3.6.1	Verharding	38
3.6.2	Beplanting	39
4	CONCRETE AFSPRAKEN VOOR EVALUATIE VAN HET PROJECT	40
5	FLANKERENDE MAATREGELEN	41
6	VERDERE PROCEDURES	42
7	RAMING	43
8	BIJLAGEN	48
8.1	Verslag RMC/KA startnota	48

8.2	Verslag werkoverleg	54
8.2.1	Overleg d.d. 01 12 2017	54
8.3	GBC 25 06 2018	57

FIGUREN

Figuur 1: Situering projectgebied op microniveau	7
Figuur 2-1: afscherming van fietspaden, vademecum fietsvoorzieningen	24

COLOFON	65
----------------	-----------

1 INLEIDING

De bestaande radiale verkeersstructuur in Retie, waarbij de invalswegen N18, de N118 en de N123 samenkomen op de Markt van Retie, zorgt ervoor dat een groot gedeelte van het doorgaande verkeer, waarvan een niet te verwaarlozen aandeel vrachtverkeer, door het centrum wordt gestuurd. Dit zorgt voor een overbelasting van de Markt, zowel in termen van capaciteit als van verkeersveiligheid en –leefbaarheid.

De bestaande halve ringstructuur ten westen van Retie zou een deel van het doorgaande verkeer kunnen opvangen. Deze ringstructuur bestaat echter uit woonstraten die niet aangepast zijn voor de doorgang van zwaar verkeer. Hierdoor zorgt het doorgaand verkeer op deze wegen voor overlast voor de bewoners.

In navolging van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan en het Mobiliteitsplan is reeds een verantwoordingsnota van het voorontwerp van de ringweg van Retie ontwikkeld, waarin de gewenste ontsluiting en herinrichting van de ringweg en zijn knooppunten zijn opgenomen. Deze verantwoordingsnota werd conform verklaard door de Provinciale Auditcommissie (25 februari 2010) en dient als basis voor de opmaak van de start- en projectnota.

De startnota van dit project werd gunstig geadviseerd door de kwaliteitsadviseur op de RMC van 24 april 2014.

1.1 Situering van het project



Het stratenpatroon in Retie is duidelijk radiaal met de drie N-wegen die samenkomen op de Markt in het nauwe dorpscentrum. De noord-zuid trafiek langs de N18 en N118 en de samenkomst van deze wegen zorgen samen met de N123 voor een zware verkeersdruk in het centrum.

Het tracé Pijlstraat - St. Paulusstraat - Nieuwstraat vormt een halve ring ten westen van het centrum van Retie (op figuur hiernaast aangeduid met dubbele streeplijn), en ontlast het dorpscentrum deels van het doorgaand verkeer.

De connectie met de Europalaan ontbrak echter. Het bedrijventerrein De Bempdekens wordt ontsloten via de Veldenstraat vanaf de N18.

Figuur 1: Situering projectgebied op microniveau

De verbinding tussen de Veldenstraat en de N118 Europaan werd ondertussen aangelegd inclusief de aansluiting op de N118.



1.2 Wat voorafging - de startnota

De startnota werd door de kwaliteitsadviseur in de RMC van 14 februari 2014 gunstig geadviseerd. Het opzet om een centrale doorgaande as te ontwerpen met ventwegen voor de bediening van de aangelanden is de basis. De “invalswegen” sluiten aan via een rotonde en op sommige locaties is er een tussenliggend keerpunt voorzien.

In het advies van de kwaliteitsadviseur wordt gevraagd om de beschikbare breedte van de erfweg verder te onderzoeken omdat deze wordt gebruikt door zowel auto, fiets en voetgangers. De rotondes en keerpunten die samen met de ventwegen het verkeerssysteem van de R18 maken is niet over de gehele lengte van de R18 helder. Er dient onderzocht te worden of de tussenliggende keerpunten niet kunnen worden opgeheven door het herbekijken van de interne circulatie.

1.3 Aanvullingen op de startnota

Het concept van de startnota is overgenomen waarbij volgende elementen hebben geleid tot aanpassingen:

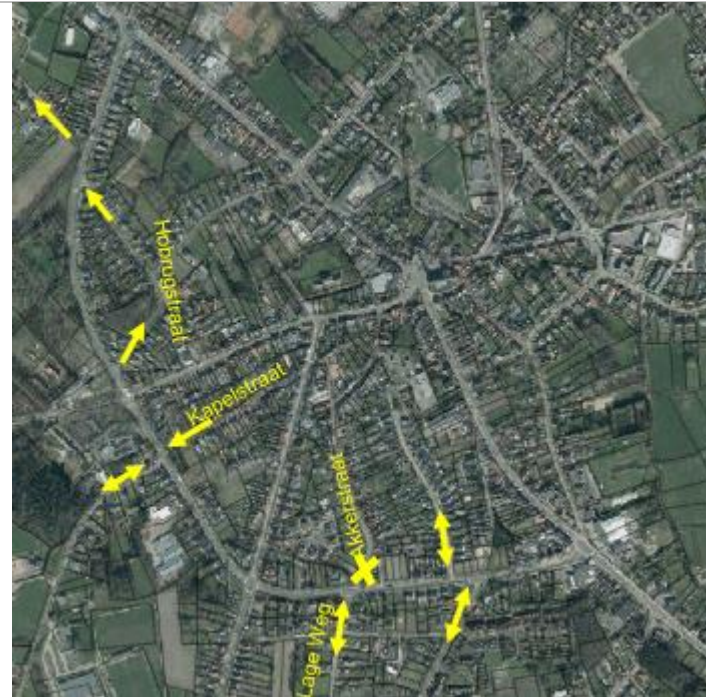
- De aansluitingen van een aantal zijstraten
- De ontsluiting van een KMO-korrel in de rand van R18

1.3.1 Voorstel verkeerscirculatie

In de volgende hoofdstukken wordt het standpunt van de gemeente Retie weergegeven m.b.t. het afsluiten van straten en de ontsluiting van de KMO-korrel.

Het voorstel verkeerscirculatie van het gemotoriseerd verkeer op woonstraten die aantakken op de verschillende segmenten van de R18:

- dubbelrichtingsverkeer van en naar de ring:
 - o Beukenlaan
 - o Jozef Cardijnstraat
 - o Lage Weg
 - o Sint-Pietersstraat
- gemotoriseerd enkelrichtingsverkeer naar de ring:
 - o Kapelstraat
 - o Hobrugstraat (noord)
- gemotoriseerd enkelrichtingsverkeer vanaf de ring:
 - o Hobrugstraat (zuid)
 - o Donkerstraat
- geen gemotoriseerd verkeer mogelijk van en naar de ring:
 - o Akkerstraat



AWV vroeg op het overleg, in afwijking van het bovenstaande, na te gaan of volgende wegen voor het gemotoriseerd verkeer nog dienen aangesloten te blijven op de R18:

- Lageweg
- Kapelstraat
- Hobrugstraat zuid (vlak na de rotonde)

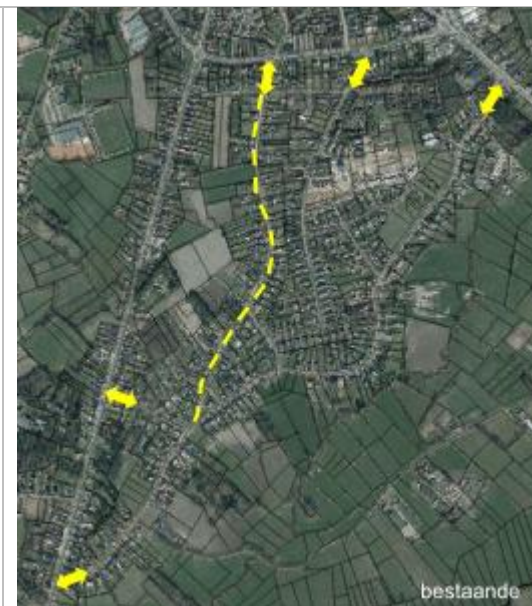
De gemeente Retie gaf in het overleg aan dat de Lageweg aangesloten moet blijven omwille van de afwikkeling van het verkeer van het achterliggend gebied. De Kapelstraat kan afgesloten worden i.f.v. de geplande herinrichting van de Kapelstraat. De Hobrugstraat dient aangesloten te blijven zoals nu is ingetekend. Met de gemeente is overeengekomen dat zij argumentatie aanleveren voor het al dan niet afsluiten van de genoemde straten zodat dit omstandig in de projectnota kan opgenomen worden.

In het onderstaande worden een aantal bedenkingen over het voorstel van 1/12/2017 geformuleerd. De gemeente verduidelijkt daarnaast ook haar standpunt betreffende het behoud van de ontsluitingsmogelijkheid van en naar de ring van de Akkerstraat. Tot slot worden een aantal bijkomende aandachtspunten geformuleerd, die verder uitgeklaard moeten worden.

In de volgende hoofdstukken wordt de afweging gemaakt van het al dan niet afsluiten van de hoger genoemde straten gemaakt.

1.3.1.1 Lage Weg

Lage Weg (900 m) verzorgt, samen met de Beukenlaan, een noord-zuid-gerichte ontsluiting voor een relatief grote woonlob ten zuiden van de ring, tussen de Geelsebaan (N118) en Melsebaan (N18). De weg kan dus beschouwd worden als een 'wijkverzamelweg'. Het betreft een 2x1-weg van het 'woonstraattype'. Centraal in de woonlob, tussen de Geelsebaan en Lage Weg, ligt een nog grotendeels oningevuld woonuitbreidingsgebied. De huidige toegangen tot deze woonlob zijn weergegeven op orthofoto hiernaast. Vanuit noordelijke richting zijn er 2 toegangen voor gemotoriseerd verkeer van en naar de ring. In het voorstel van 1/12/2017 werd de bestaande ontsluiting behouden. AWWV vraagt of het afsluiten van Lage Weg voor gemotoriseerd van en naar de ring een mogelijkheid is.



De gemeente neemt hierover het volgende standpunt in:

De spreiding van het bestemmingsverkeer over de 2 toegangen, Lage Weg en Beukenlaan, van en naar de R18 moet (voorlopig) behouden blijven. Lage Weg speelt sowieso een belangrijke rol bij de verdere verdichting van de woonlob, vermits het nog onbebouwde woonuitbreidingsgebied onmiddellijk aantakt op Lage Weg. Zolang de aard, omvang, verkeersgeneratie van dergelijke eventuele verdichting niet gekend is, is het aangewezen om alle ontsluitingsmogelijkheden binnen de woonlob open te houden.

Het behouden van de aantakking voor het gemotoriseerd verkeer voor Lage Weg hypothekeert de doelstelling van de herinrichting van de R18 niet:

- Lage Weg takt aan op de centrale rijbaan (doorgaand verkeer) van de R18. De ventwegen op deze sectie worden niet belast met bestemmingsverkeer in functie van de betreffende woonlob.
- Het voorstel waarbij de Akkerstraat niet aansluit op de R18 voor autoverkeer creëert voor de fiets een aantrekkelijk alternatief van en naar het centrum van Retie.

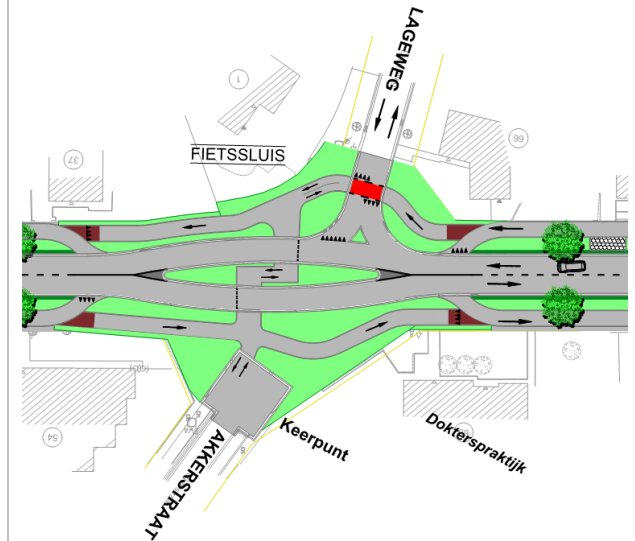
Op termijn, wanneer de woonlob effectief volledig ingevuld is, kan een gewijzigde ontsluiting eventueel overwogen worden. Op dit ogenblik is dit nog niet opportuun.



Standpunt na GBC van 25 juni 2018

Er is tussen de actoren een consensus.

- De Lage Weg wordt aangesloten en periodiek gemonitord m.b.t. de verkeersvolumes die via deze route van en naar de R18 rijden. De doelstelling is om op de lange termijn de Lage Weg voor autoverkeer van de R18 los te koppelen.
- De fietsoversteek tussen Lage Weg en Akkerstraat blijft in elke situatie behouden



1.3.1.2 Kapelstraat

De Kapelstraat (280 m) heeft, in tegenstelling tot Lage Weg, enkel de functie van erfonthsluitingsweg voor de woningen die in de Kapelstraatstraat zelf gelegen zijn. De verdichtingsmogelijkheden in de Kapelstraat zijn eerder beperkt. De straat heeft een beperkte breedte.

In de huidige situatie is gemotoriseerd verkeer in 1 richting mogelijk, van het centrum naar de ring.

In het voorstel van 1/12/2017 werd de bestaande ontsluiting behouden. AWV vraagt of het afsluiten van de Kapelstraat voor gemotoriseerd van en naar de ring een mogelijkheid is.



De gemeente neemt hierover het volgende standpunt in:

Het knippen van de Kapelstraat voor gemotoriseerd verkeer lijkt mogelijk te zijn omwille van volgende redenen:

- In het voorstel van 1/12/2017 takt de Kapelstraat niet rechtsreeks aan op de 'hoofdweg' van de ring, maar op de ventweg. Dit wil zeggen dat dit deel van de ventweg bijkomend zal belast worden met verkeer dat uit de Kapelstraat komt. Dit is in tegenspraak met de oorspronkelijke doelstelling van de herinrichting van de ring. De ventwegen zijn enkel bedoeld voor de bewoners langs de ventweg.
- In principe is (sluip)verkeer mogelijk over de as Kapelstraat-Sint Pieterstraat, bijvoorbeeld richting recreatiezone Vossenkot. Het knippen van de Kapelstraat voor gemotoriseerd verkeer sluit dit uit.
- Het knippen van de Kapelstraat voor gemotoriseerd verkeer zorgt er mogelijk voor dat de fiets een aantrekkelijk alternatief wordt om vanuit het centrum naar Vossenkot te rijden (meest directe route).
- De Kapelstraat kan heringericht worden, waarbij de erffunctie benadrukt wordt (erfaanleg van 'gevel' tot 'gevel'). Dit kan bijdragen tot de woonkwaliteit in de Kapelstraat.
- Vermits de straat een eerder beperkte lengte en een recht tracé heeft, is ook de bereikbaarheid voor vrachtwagens, vuilniswagens en hulpdiensten mogelijk.

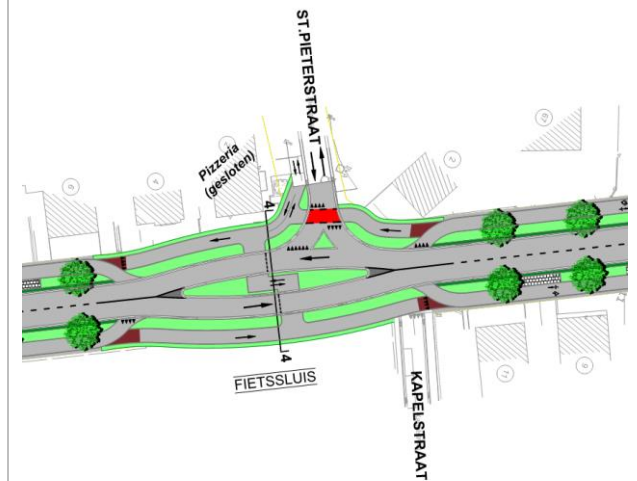
Aan AWV wordt gevraagd om een keermogelijkheid op het einde van de Kapelstraat te voorzien.



Standpunt na GBC van 25 juni 2018

Er is tussen de actoren een consensus.

- De Kapelstraat wordt losgekoppeld van de R18 (zoals voorzien op plan). Keerpunt te voorzien. De grondinnames worden door AWV uitgevoerd. De inrichting en onderhoud is voor rekening van de gemeente.



1.3.1.3 Hobrugstraat

De Hobrugstraat zorgt, samen met de Burchtstraat, voor de ontsluiting van het noordwestelijke deel van de kern van Retie, gelegen tussen de ring, Kasteelstraat en Turnhoutsebaan. Via deze wegen takt dit gehele gebied met slechts 3 toegangen aan op de ring of de Turnhoutsebaan. Toegangen via de Schijfstraat of Staarpad, vanop de Kasteelstraat, hebben beperkte dimensies en kunnen niet als volwaardige toegang tot dit gebied fungeren. De Hobrugstraat is een 2x1-weg. Binnen dit noordwestelijke deel van de kern ligt nog een ruime onbebouwde zone.

De huidige toegangen tot dit deel van de kern zijn weergegeven op bovenstaand kaartje. Bij de 3 toegangen is gemotoriseerd verkeer in 2 richtingen mogelijk. In het voorstel van 1/12/2017 werd voorgesteld om voor de zuidelijke toegang van de Hobrugstraat enkel gemotoriseerd verkeer richting de kern toe te laten (ingaaend verkeer), voor het noordelijk deel van de Hobrugstraat enkel gemotoriseerd verkeer richting de ring (uitgaand verkeer).

AWV vraagt of het afsluiten van het zuidelijk deel van de Hobrugstraat voor gemotoriseerd van en naar de ring een mogelijkheid is.



De gemeente neemt hierover het volgende standpunt in:

De spreiding van het bestemmingsverkeer in functie van dit noordwestelijk deel van de kern over de drie bestaande toegangen moet behouden blijven, gezien de ruime potentiële verdichtingsmogelijkheden die er zijn. Zolang de aard, omvang, verkeersgeneratie van dergelijke verdichting (niet enkel woonfuncties, maar ook andere kernfuncties zijn mogelijk) niet gekend is, is het aangewezen om alle ontsluitingsmogelijkheden binnen de dit gebied open te houden.

Wel kan akkoord gegaan worden met de eenrichtingstoegangen die voor Hobrugstraat (noord en zuid) voorzien werden in het voorstel van 1/12/2017. Het voorstel van 1/12/2017 hypothekeert de doelstelling van de herinrichting van de ring niet:

- Hobrugstraat noord takt aan op de 'hoofdweg' van de ring. Hobrugstraat zuid takt aan op het begin van de betreffende ventweg. Vermits via Hobrugstraat zuid enkel ingaaend gemotoriseerd verkeer mogelijk is, rijdt het gemotoriseerd verkeer in functie van de Hobrugstraat niet langs de woningen via de ventweg. De woningen langs de ventwegen op deze sectie ondervinden dus geen hinder van het bestemmingsverkeer in functie van het betreffende noordwestelijk deel van de kern.



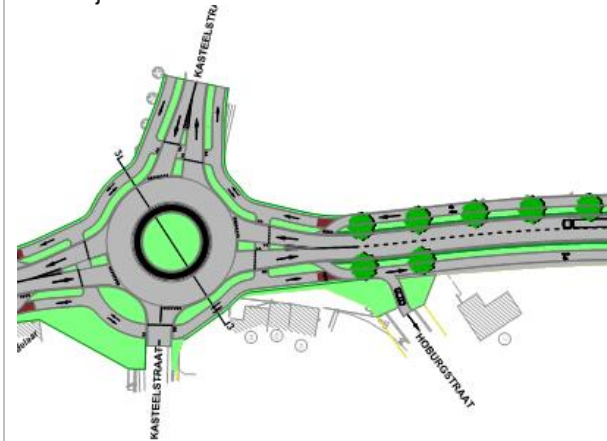
- De kans dat deze route (via Hobrugstraat zuid en Burchtstraat) als sluiproute zou kunnen gebruikt worden lijkt eerder klein. De Kasteelstraat, die momenteel heringericht wordt, vormt hier de meest aangewezen en directe route.
- Voor fietsers blijft de mogelijkheid om de toegangen in 2 richtingen te nemen.

Standpunt na GBC van 25 juni 2018

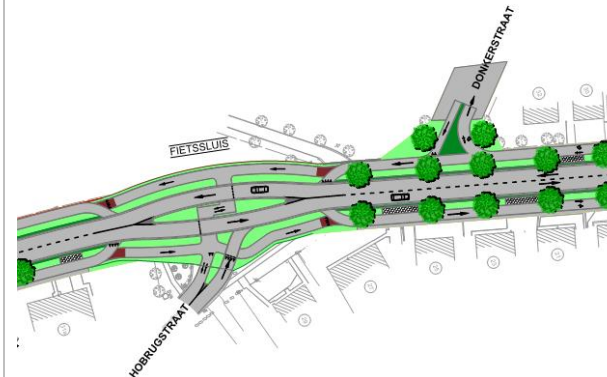
Er is tussen de actoren een consensus.

- De Hoberugstraat wordt zoals voorzien op de plannen aangesloten met rechts in (zuidelijke tak) en rechts uit (noordelijke tak).

Zuidelijke tak



Noordelijke tak



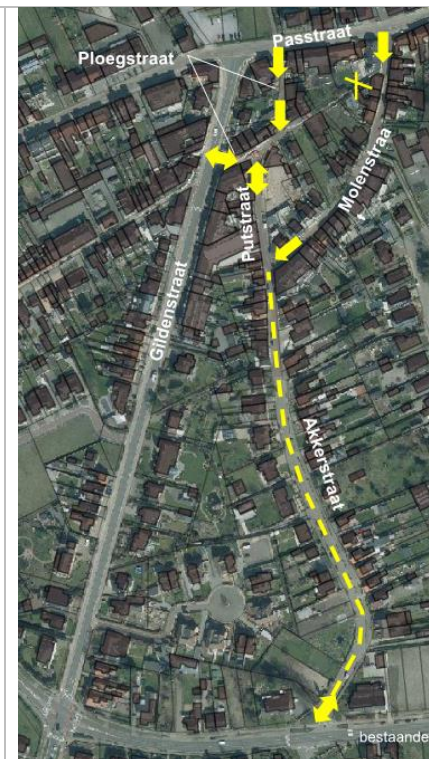
1.3.1.4 Akkerstraat

De Akkerstraat en Putstraat ontsluiten de aanliggende woningen over een lengte van ongeveer 500 m. In de bestaande situatie kan het gemotoriseerd verkeer via verschillende toegangen de Akkerstraat bereiken (inrijdend verkeer): de R18, Molenstraat, Ploegstraat (vanop Gildenstraat en vanop Passtraat). Vanop de Akkerstraat kan het gemotoriseerd verkeer de omliggende wegen via volgende toegangen bereiken (uitrijdend verkeer): de R18 en de Ploegstraat (naar Gildenstraat). In het voorstel van 1/12/2017 werd de bestaande ontsluiting op de R18 geknipt voor gemotoriseerd verkeer.

De gemeente stelt dat dit niet mogelijk is. Wanneer de aansluiting met de R18 geknipt wordt, moet al het uitgaand gemotoriseerd verkeer via de Putstraat en de Ploegstraat, aansluitend op de Gildenstraat, rijden, waar in de bestaande situatie dit uitgaand verkeer ook via de ring kan wegrijden. Al het ingaand gemotoriseerd verkeer moet via de Ploegstraat, vanaf de Gildenstraat of Passtraat, of via de Molenstraat (vanop Passtraat) rijden, waar in de bestaande situatie het verkeer ook vanop de ring de Akkerstraat kan bereiken.

Gezien de beperkte dimensionering van de wegvakken en bochten is het niet mogelijk om al het gemotoriseerd verkeer van en naar de Akkerstraat via de Putstraat en de Ploegstraat, aansluitend op de Gildenstraat, te laten rijden. Het gemotoriseerd verkeer moet ook kunnen keren in de Akkerstraat, wat in de huidige situatie niet mogelijk is.

- De Ploegstraat, vanop Gildenstraat, heeft van gevel tot gevel een breedte van 6 m à 7 m. De Putstraat heeft van gevel tot gevel een breedte van 5 m à 7 m. De Molenstraat is van gevel tot gevel 4 m tot 7m breed. Het beperkte dwarsprofiel van de verschillende straten wordt duidelijk weergegeven op bovenstaande foto's. Bijgevolg hebben ook de kruisingen die gepasseerd moeten worden om de Akkerstraat te bereiken een beperkte bochtstraal. De verschillende kruisingen werden eveneens weergegeven op bovenstaande foto's. Een occasionele passage van 2 wagens in 2 richtingen hoeft op zich geen probleem te zijn, maar de dimensionering van de straten is niet afgestemd op passage in twee richtingen van al het verkeer van en naar de Akkerstraat. Omdat de gevels bovendien onmiddellijk op de rooilijn staan bestaat er ook geen uitwijkmogelijkheid.
- Enkel langs de eerste helft van de Akkerstraat, komende van de ring, liggen woonpercelen met een voortuin. Bij het grootste deel van de straten die gepasseerd moeten worden ligt de gevel onmiddellijk op de rooilijn. Dit wil zeggen dat een deel van het bewonersparkeren sowieso aangewezen is op de openbare ruimte (zie ook foto's). De effectief beschikbare ruimte voor passage van auto's in 2 richtingen wordt hierdoor nog verder beperkt.
- Rekening houdend met de bovenstaande punten is het duidelijk dat het maken van een noodzakelijke keerbeweging, wanneer de aansluiting met de ring geknipt wordt, niet evident is. – De Ploegstraat, Molenstraat en Putstraat behoren tot de 'historische straten'. Deze straten werden enkele jaren geleden heraanlegd, gekoppeld aan een logische verkeerscirculatie. De uitwegmogelijkheid van en naar de ring via de Akkerstraat was hier in een cruciaal element: het verkeer van en naar de Akkerstraat kon gespreid worden, zodat de historische, smalle straten niet alle last te verwerken kregen.



- Een aansluiting van en naar de ring is belangrijk in functie van de toegang voor vuilniswagens, hulpdiensten, en (occasionele) vrachtwagens. Deze voertuigen kunnen sowieso moeilijk door de bochten manoeuvreren, laat staan dat deze een keerbeweging zouden kunnen maken. Gezien de lengte van 500 m, en de te passeren bochten, is achteruit rijden ook geen optie.
- De gemeente is bezig met een verkeersluwe herinrichting van de as Kasteelstraat-PasstraatMarkt. De Passtraat wordt dus een verkeersluw gebied. Het concentreren van alle toegangen rond deze zone lijkt niet wenselijk te zijn.

Omwille van deze redenen acht de gemeente het noodzakelijk om de ontsluitingsmogelijkheid van en naar de ring vanop de Akkerstraat te behouden.

Het behouden van de aantakking voor het gemotoriseerd verkeer voor de Akkerstraat hypothekeert de doelstelling van de herinrichting van de ring niet:

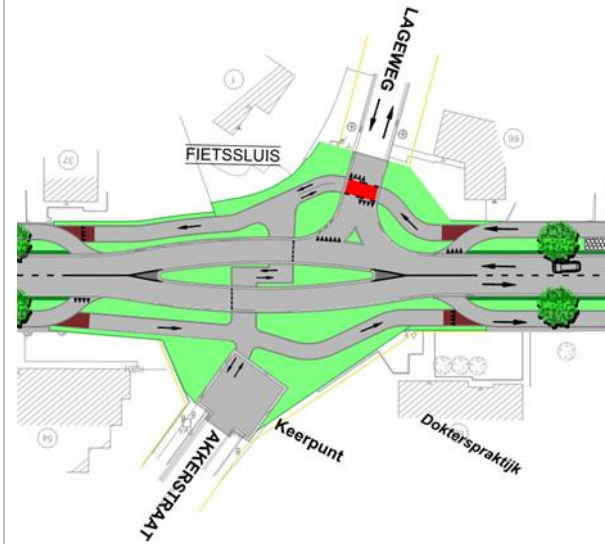
- Akkerstraat wordt aangetakt op de 'hoofdweg' van de ring. De ventwegen op deze sectie worden niet belast met bestemmingsverkeer in functie van de Akkerstraat.
- Het voorstel van 1/12/2017 hypothekeert niet dat de fiets een aantrekkelijk alternatief wordt om naar het centrum van Retie te rijden. Fietsers kunnen via Akkerstraat van en naar het centrum rijden.



Standpunt na GBC van 25 juni 2018

Er is tussen de actoren een consensus.

- We verwijzen naar het punt dat de aansluiting van de Lageweg behandelt



1.3.2 Ontsluiting KMO zone

Tussen de St. Pietersstraat en de Kasteelstraat, buitenkant ring, ligt een kleine KMO-zone. Deze KMO-zone wordt in de bestaande situatie ontsloten via een inrit vanop de R18.
 In het voorstel van 1/12/2017 komt de ontsluiting van de KMO-zone op de ventweg terecht. Dit kan niet de bedoeling zijn (los van het feit of vrachtwagens voldoende ruimte hebben om de ventweg op te draaien?). Deze situatie dient herbekeken te worden.



Standpunt na GBC van 25 juni 2018

Er is tussen de actoren een consensus.

- Het voorstel om t.h.v. de KMO zone een koppeling met de centrale R18 te maken heeft consensus van de leden. Tussen de aansluiting van de erfweg en de KMO-zone is slechts één woning gelegen waardoor een deze aansluiting kan beschouwd worden als de aansluiting van de KMO-zone op de R18.

Bij het opmaken van het lokale Beleidsplan Ruimte zal aandacht moeten besteed worden aan de herlocatie van deze KMO-zone.



1.4 Betrokken actoren

Dienst - partij	persoon
Gemeente Retie	Patrick Geuens, burgemeester Luc Jansens, schepen Alois Noyens, secretaris Peter van Olmen, diensthoofd TD Johan Weyts, ruimtelijke ordening Herman Van Peer, mobiliteitsambtenaar
MOW	Nikka Curinckx
AWV	Mustafa Aktas
De Lijn	Gust Verheyen
Provincie Antwerpen	Staf Aerts
Aquafin	Elly Deman

2 RANDVOORWAARDEN

2.1 Rijweg

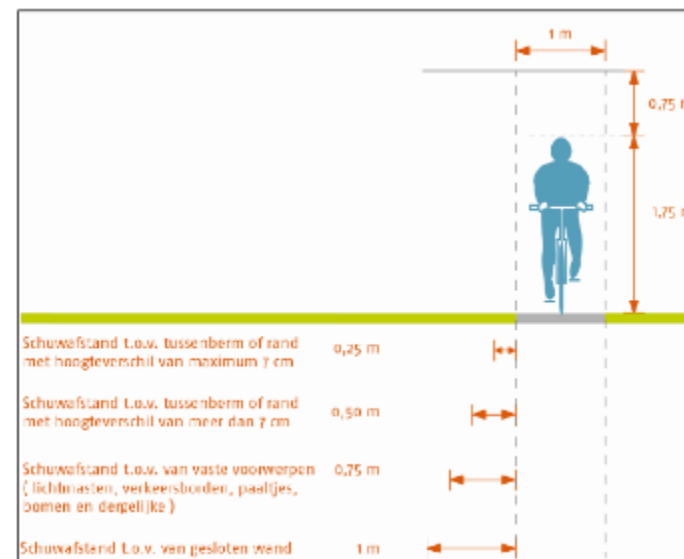
De dienstorder MOW/AWV/2012/4 doet uitspraak over verhardingsbreedtes (exclusief goten, inclusief belijning) die dienen gerespecteerd worden op gewestwegen.

De (i)GBC kan (gemotiveerd) beslissen af te wijken van deze dienstorder.

Toegelaten maximumsnelheid	Minimale verhardingsbreedte (incl. randmarkering, excl. goten)
30 km/u	2,80 m
50 km/u	3,05 m
70 km/u	3,30 m
90 km/u	3,30 m

2.2 Vademecum fietsvoorzieningen (2017)

Type fietsvoorziening	Breedte	Verhoogd	Tussenstrook rijweg	Rijsnelheid autoverkeer
Aanliggend enkelrichting	> 1,75 m (1,50 m)	X	>0,25 m	< 50 km/u
Vrijliggend enkelrichting	> 1,75 m (1,50 m)	Nvt	>1,00 m	> 50 km/u
Vrijliggend dubbelrichting	>2,50 m (2,00 m)	Nvt	> 1,00 m	> 50 km/u
Fietssuggestiestrook	1,70 – 2,00	Nvt	Nvt	<50 km/u
Fietsweg	2.50 – 3.50	nvt	Nvt	Nvt



Figuur 2-1: afscherming van fietspaden, vademecum fietsvoorzieningen

2.3 Fietsgeleiding op kruispunten

Dienstorder MOW/AWV/2017/6 doet uitspraak over het vormgeven van fietsoversteken op kruispunten.

Relevant voor dit dossier zijn volgende punten:

- Fietspaden die doorlopen na het kruispunt en gelegen zijn in de voorrang worden op zowel lichtengeregelde als niet-lichtengeregelde kruispunten doorgemarkeerd met fietspadmarkering. Deze worden ook rood ingekleurd (zie hierboven). Ditzelfde principe geldt ook voor tweerichtingsfietspaden.
- Fietspaden dwars op de voorrangsweg, zowel op lichtengeregelde als niet lichtengeregelde kruispunten, worden over het kruispunt nooit met een fietspadmarkering afgebakend. Om de geleiding voor de fietsers te verbeteren én het attentieniveau van een afdraaiend voertuig ten opzichte van de fietsers te verhogen, wordt op bepaalde types kruispunten aan het begin van de oversteek op de rijbaan een wit fietslogo met afmetingen van 0,765x0,45m aangebracht. Bij tweerichtingsfietspaden wordt dit fietslogo in beide rijrichtingen aangebracht. Naast het fietslogo, wordt steeds aan de binnenkant van het kruispunt over de hele breedte van de rijbaan een onderbroken markering geplaatst, bestaande uit paren van witte gemarkeerde blokken van 150 x 150 mm, tussenafstand 150 mm. De afstand tussen de paren van blokken bedraagt 300 mm. Bij de aanwezigheid van een zebrapad wordt op deze manier een gang gevormd tussen het zebrapad en de verbindingsmarkering.

2.4 Bushaltegids De Lijn

De Lijn heeft geen bushaltes in het projectgebied; de R18 vormt geen onderdeel van de routes van De Lijn.

2.5 Lichtvisie

Sinds juli 2011 is de lichtvisie voor gewestwegen en autosnelwegen in Vlaanderen van kracht. Deze lichtvisie vertrekt van volgende uitgangspunten:

- Garanderen van verkeersveiligheid
- Garanderen van sociale veiligheid
- Energiezuinigheid
- Vermijden van lichthinder en lichtvervuiling
- Garanderen van ruimtelijke kwaliteit

Beslissingsboom geen verlichting, tenzij en mits...

SAMENVATTING

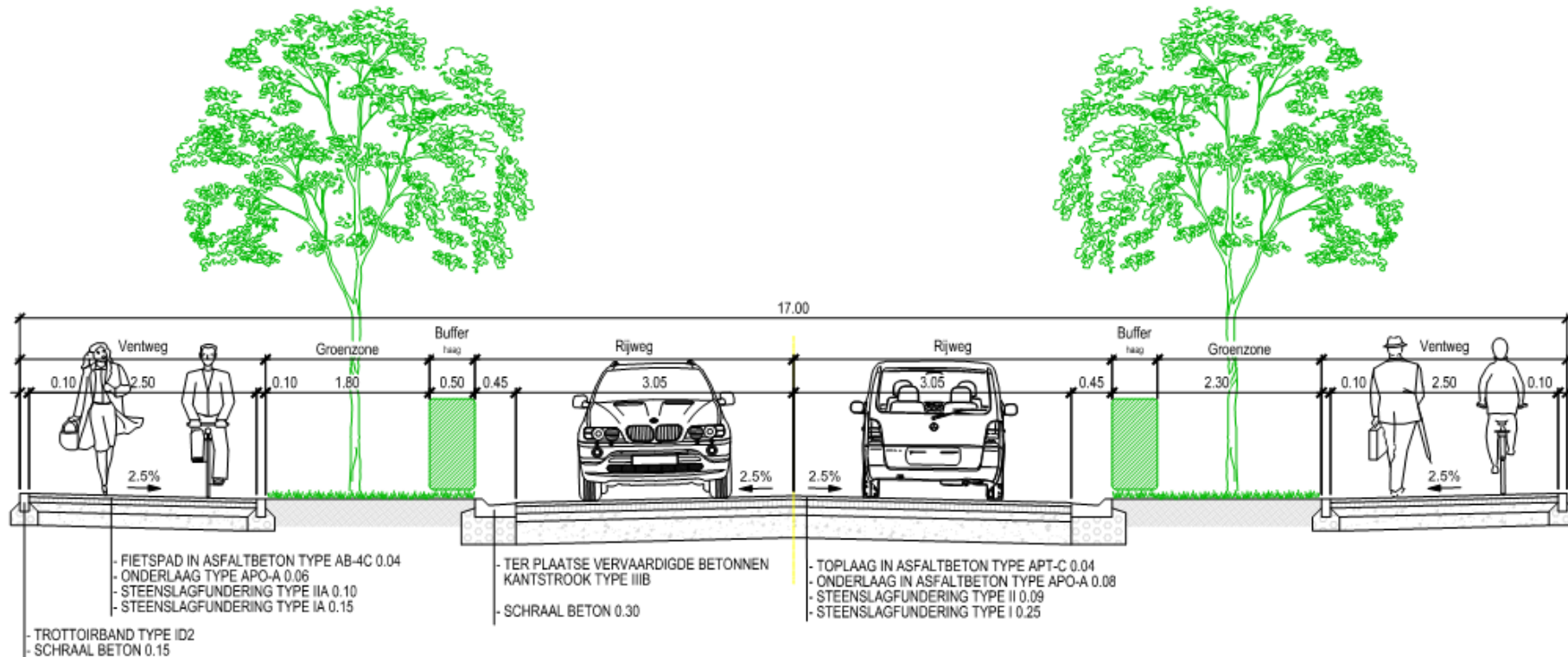
	onderzoek van	beslissing	overgangszone	check lengte van de duistere zone
stap 0	<p>wegsegmenten</p> <ul style="list-style-type: none"> stedelijke 2x2 brede 2x1 door kern smalle 1x2 door kern gemengde 1x2 door kern stedelijke boulevard <ul style="list-style-type: none"> autoweg ring-autoweg omleiding groene verbindingsweg steenweg landelijk/overgangs gebied 	<p>altijd verlichten, zie fiches (types en conflictpunten)</p> <p>niet verlichten, tenzij en mits</p> <p>flankerende maatregelen</p>	<p>1 mast voor, 1 mast na (1/2 tussenafstand van de masten)</p>	<p>check na stap 0: min. 500 m bij 90 km/u min. 400 m bij 70 km/u min. 300 m bij 50 km/u</p>
stap 1	<p>conflictpunten</p> <ul style="list-style-type: none"> tunnels en onderdoorgangen rotondes, verkeerslichtengeregelde kruispunten op- en afritten 	<p>altijd verlichten, zie fiches van de conflictpunten</p>	<ul style="list-style-type: none"> 200 m bij 90 km/u 150 m bij 70 km/u 100 m bij 50 km/u <p>minimaal verlichtingsniveau cfr. norm</p>	<p>check na stap 1: min. 500 m bij 90 km/u min. 400 m bij 70 km/u min. 300 m bij 50 km/u</p>
stap 2	<p>uitzonderlijke wegsecties</p> <ul style="list-style-type: none"> bebouwingsdichtheid van 33% of meer schoolomgevingen intensief gebruikte parkeerplaatsen toegangen naar openbare parking aanwezigheid fietsers overige uitzonderlijke situaties (wegbeeld) 	<p>indien flankerende maatregelen niet voldoende: verlichten (zie fiches - types en conflictpunten)</p>	<p>1 mast voor, 1 mast na (1/2 tussenafstand van de masten)</p>	<p>check na stap 2: min. 500 m bij 90 km/u min. 400 m bij 70 km/u min. 300 m bij 50 km/u</p>
stap 3	<p>conflictpunten</p> <ul style="list-style-type: none"> overige kruispunten fiets oversteken voetgangersoversteken haltes van het openbaar vervoer 	<p>indien flankerende maatregelen niet voldoende (risico-analyse): verlichten (zie fiches van de conflictpunten)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 200 m bij 90 km/u 150 m bij 70 km/u 100 m bij 50 km/u <p>minimaal verlichtingsniveau cfr. norm (geen overgangszones bij haltes van het OV)</p>	<p>check na stap 3: min. 500 m bij 90 km/u min. 400 m bij 70 km/u min. 300 m bij 50 km/u</p>

Er wordt een continue verlichting voorzien voor de projectzone. De plaatsing is voorzien in de laterale groenzone, waarbij zowel de erfweg als de R18 kan verlicht worden. Locatie van de verlichtingselementen is af te stemmen met de te planten bomen.

3 VOORONTWERP

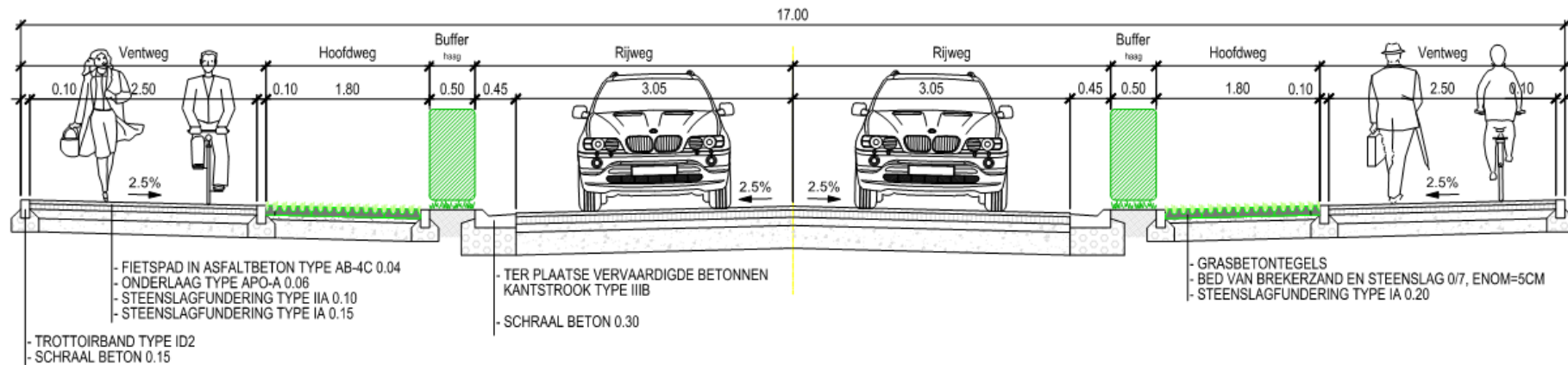
3.1 Technische uitwerking type dwarsprofielen

3.1.1 Type 1



Het dwarsprofiel type 1 is het dwarsprofiel dat de R18 dient te typeren. De onderdelen zijn een centrale rijbaan, met daarnaast aan beide kanten een groenzone met bomen en tegen de percelen een erfweg. De aanwezigheid van bomen typeert dit dwarsprofiel.

3.1.2 Type 1a

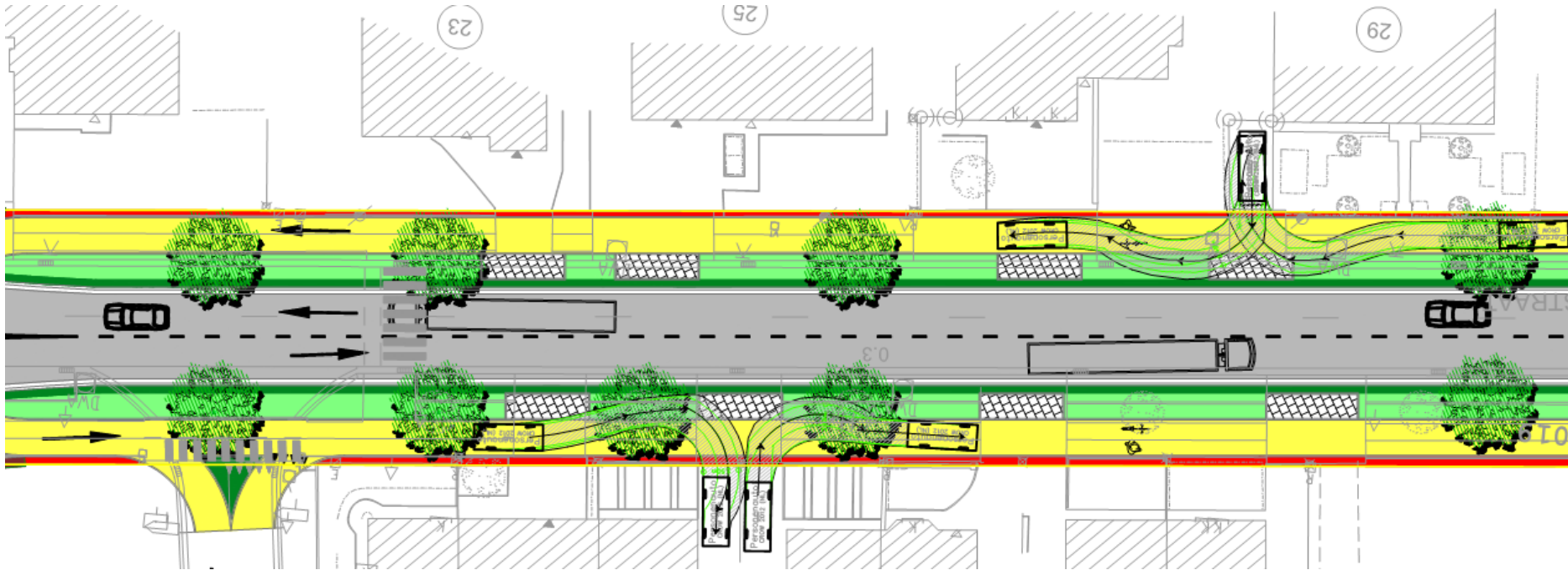


Het dwarsprofiel type 1a wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van hagen als laterale groenstructuur. De aanleiding om geen bomen te voorzien is de ondiepe ligging, minder dan 1 meter, van de riolering (RWA of DWA). Om in deze laterale groenstructuur meer effect te geven wordt voorgesteld om verschillende snoeiwijzes (hoogtes) toe te passen waardoor ook de verticale groenelementen mogelijk gemaakt worden.

Omwille van de diepteligging van de riolering is het mogelijk dat er eenzijdig bomen kunnen voorzien worden. Het dwarsprofiel is dan een combinatie van beide dwarsprofielen.

3.2 Breedte erfweg

De breedte van de erfweg is beperkt en wordt voorzien aan de kant van de percelen. Om het in en uitrijden mogelijk te maken worden daar waar nodig de groenstroken aangelegd met een verhardingsmateriaal.



3.3 Kruispunten

De R18 voorziet in een verkeersinfrastructuur die aan de westzijde de dorpskern van Retie vermijdt en het verkeer rondleidt. Op de historische invalswegen worden kruispunten voorzien met de R18-Ring van Retie

3.3.1 R18 – N18-Molsebaan

Het kruispunt dat hier voorzien wordt is het resultaat van het TV3V-programma. Het voorziet in een VRI-geregeld kruispunt waarbij een continu verlopende aansluiting van de N18-Molsebaan op de R18-Nieuwstraat wordt nagestreefd. Er wordt voorzien in een linksafslagstrook richting Retie komende van de R18. Komende vanuit de richting Dessel / Mol vormt dit kruispunt het begin van de R18.



De ontsluiting van de handelszaak “De Wissel” zal via de Groenstraat verlopen. De strook tussen fietspad en rijbaan wordt maximaal ingegroend.

De ontsluiting van de garage – benzinstation wordt beperkt tot de noodzakelijke toegangsbreedtes. Doch tot op heden is de eigendomssituatie en het gebruik van openbaar domein voor het inrichten van de activiteit van benzinstation onderwerp van een juridisch dispuut. Uitkomst van deze discussie zal de definitieve ontsluiting van deze handelsactiviteit vorm geven.

3.3.2 R18 – N118-Geelsebaan

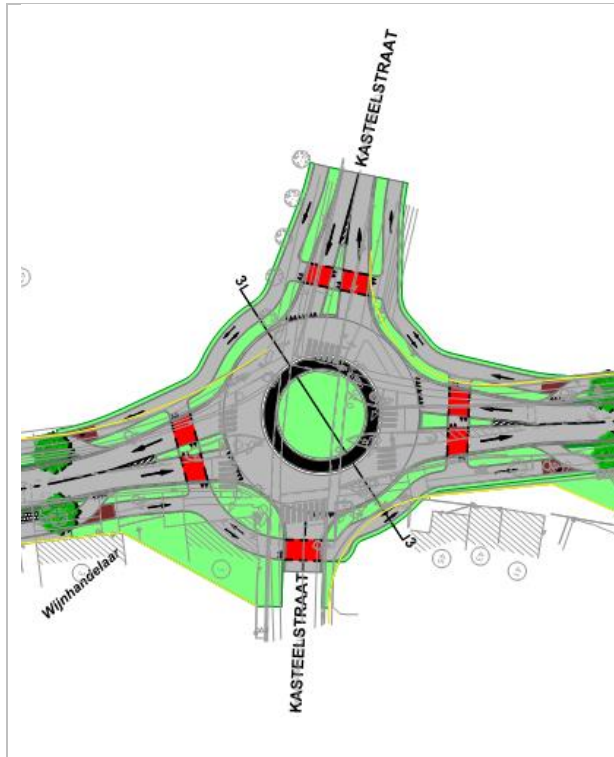
Het kruispunt van de R18 met de N118-Geelsebaan wordt uitgevoerd als een rotonde.



De fietsers en voetgangers worden rondgeleid en zijn uit de voorrang. De voetgangers maken gebruik van de fietsoversteken.

3.3.3 R18 – N123-Kasteelstraat

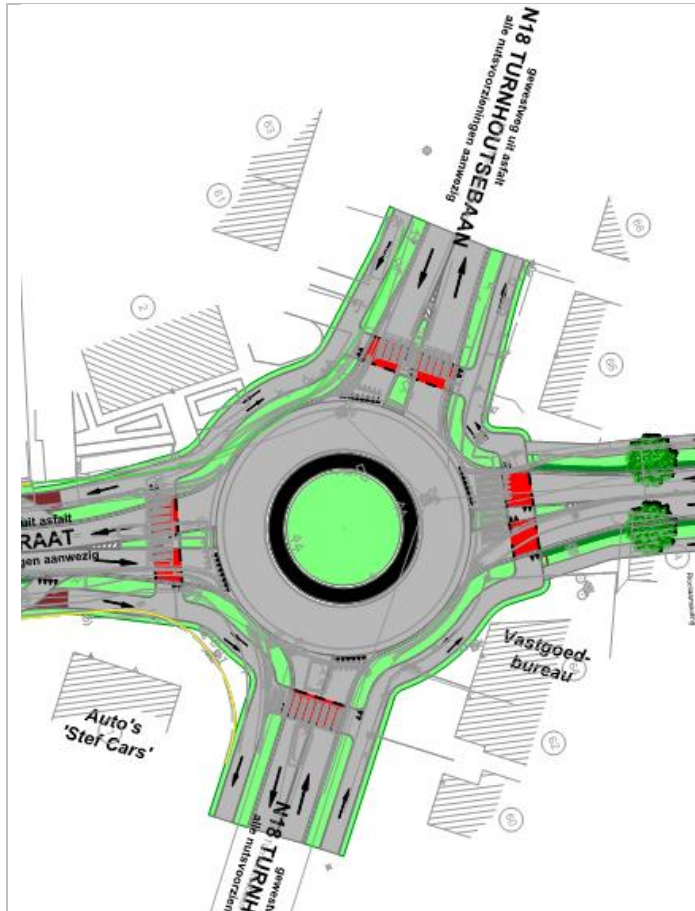
Het kruispunt van de R18 met de N118-Geelsebaan wordt uitgevoerd als een rotonde. De fietsers en voetgangers worden rondgeleid en zijn uit de voorrang.



De fietsers en voetgangers worden rondgeleid en zijn uit de voorrang. De voetgangers maken gebruik van de fietsoversteken.

3.3.4 R18 – N18-Turnhoutsebaan

De bestaande kruispuntvorm, een rotonde, van de aansluiting van de R18 op de N18-Turnhoutsebaan blijft behouden.



Er worden vrijliggende dubbelrichtingsfietspaden aangelegd. De oversteken zijn uit de voorrang. De voetganger maakt gebruik van de fietsoversteken.

3.3.5 R18 – N118-Europalaan

De aansluiting van de R18-Veldenstraat op de Europalaan is reeds uitgevoerd waarbij de N118-Europalaan aan de kant van Retie ondergeschikt wordt aangesloten.



Vorbij de bocht richting Arendonk wordt een fietsoversteek voorzien. Aan de kant van Retie wordt een fietsoversteek voorzien voor de aansluiting. Voetgangers maken gebruik van de fietsoversteek

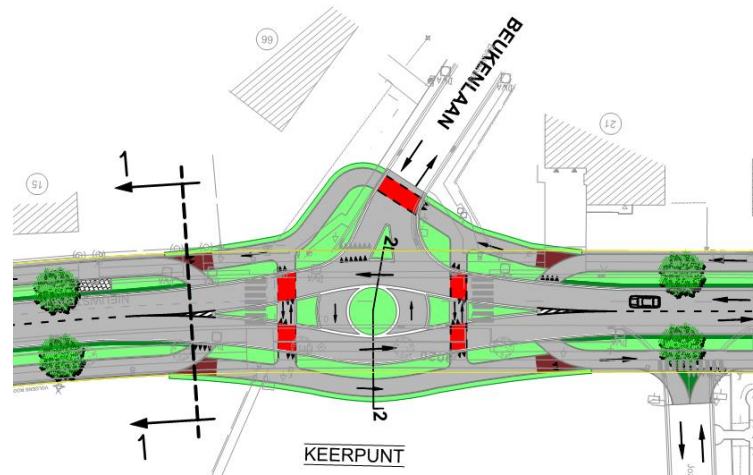
3.4 Keerpunten

Op enkele plaatsen komen lokale wegen uit op de R18. Een aantal zijn afgesloten of aangesloten via een rechts-in rechts-uit. De Beukenlaan is ontworpen als een keerpunt. Dit omdat de aansluiting van de N18-Molsebaan op de R18 is vormgegeven als een VRI-geregeld kruispunt is het organiseren van een keerbeweging op dit kruispunt niet aangewezen. Om het verkeer dat uit Lage Kaart en de Beukenlaan komt en richting Turnhout wenst te rijden, alsook de aangelanden tussen de N118-Kasteelstraat en de Beukenlaan, de kans te geven te keren is een keerpunt noodzakelijk.

Locatie

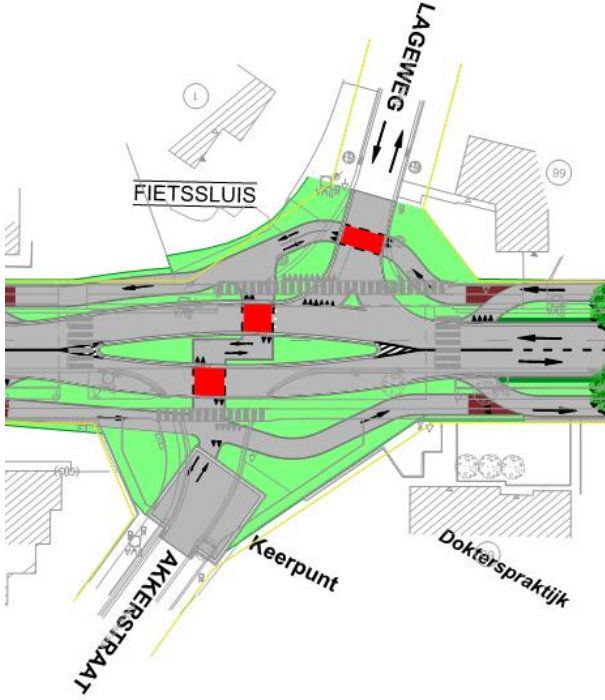
Beukenlaan

uitwerking

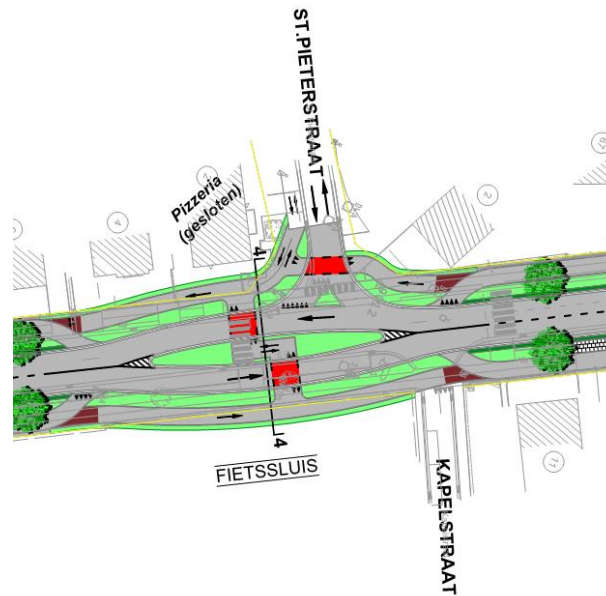


3.5 Oversteekplaatsen

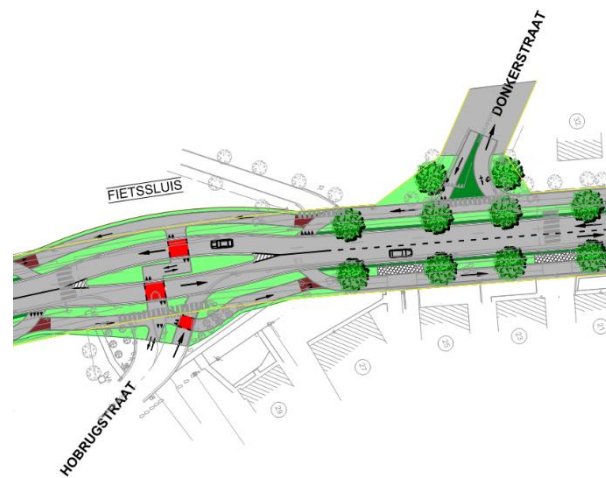
Voor fietsers en voetgangers is het gebruik van het lokale netwerk van groot belang. Het radiaal concentrisch wegenpatroon zorgt er voor dat op verschillende plaatsen deze de R18 kruisen. T.h.v. de kruispunten en keerpunten worden voorzieningen aangelegd voor fietser en voetganger. Daarnaast zijn er nog locaties waar de fietser en voetganger over de R18 geleid wordt via een fietssluis. Op volgende locaties zijn deze oversteekplaatsen voorzien:

Locatie	uitwerking
Lageweg	 <p>The diagram illustrates a road intersection with several key features: a cycle crossing labeled 'FIETSSLUIS' with a red square symbol; a turning point labeled 'Keerpunt' with a red square symbol; and a road named 'LAGEWEG' with a red square symbol. Other roads shown include 'AKKERSTRAAT' and 'Dokterspraktijk'. The drawing shows the layout of the roads, including lane markings, pedestrian crossings, and the placement of the cycle crossing and turning point. The roads are shown in grey, and the cycle crossing is highlighted in red. The diagram also shows some surrounding buildings and green spaces.</p>

Sint Pietersstraat



Hobrugstraat - Donkerstraat



3.6 Materiaalkeuze

3.6.1 Verharding

onderdeel	materiaal
Centrale rijbaan	KWS (zwart) met betonnen goten en dito boord
Erfweg	Gebakken kleiklinker (donker bruin) met betonnen vlakke boordsteen
In- en uitrijvakken	Gebakken Kleiklinker (donker bruin - open voeg)
Fietspaden (delen van het fietstracé)	KWS (grijs)

3.6.2 Beplanting

De groenstructuur van de aan te leggen R18 wordt afgestemd op het reeds uitgevoerde segment (Veldenstraat).

onderdeel		
<p>bomen</p>	<p>Carpinus Betulus</p>	
<p>hagen</p>	<p>Carpinus Betulus. Op de plaatsen waar enkel haag voorzien wordt, worden verschillende hoogtes en volumes gesnoeid zodat alsnog op regelmatige plaatsen een verticaal element kan bekomen worden in de haagstructuur</p>	
<p>plantvakken</p>	<p>De plantvakken tussen de haag en de erfweg wordt voorzien van Hedera Helix Arborescens (struikklimop) afgewisseld met een delen voor heesters type Cornus</p>	

4 CONCRETE AFSPRAKEN VOOR EVALUATIE VAN HET PROJECT

Volgende taken / acties worden voorgesteld om de effecten van de aanleg van de R18 op te volgen en bij te sturen wanneer nodig:

- Verkeersstromen in centrum van Retie monitoren om het gebruik van de omleidingsweg optimaal te houden: voormeting en nameting
- Monitoren routes vrachtwagen
- Fietstellingen uitvoeren op de verschillende invalswegen: voormeting en nameting

5 FLANKERENDE MAATREGELEN

Het centrum van Retie wordt heringericht zodat dit zich nog beter kan afstemmen op de zachte weggebruiker.

De tonnagebeperking opvolgen en penaliseren

- Tonnage beperking op de N123-Kasteelstraat
- Tonnage beperking op de N118- Geelsebaan, na het realiseren van de verbinding tussen de N18 en N118

6 VERDERE PROCEDURES

- Agenderen op de RMC
- Opmaak uitvoeringsdossier
 - AWV heeft een bestek op de markt gebracht voor het opmaken van uitvoeringsplannen, meetstaat en bestek. Na de goedkeuring van de projectnota kan deze studieopdracht aanvangen.
 - Aquafin heeft de bedoeling om de riolering in de R18 te vernieuwen waarbij een DWA wordt aangelegd en de bestaande riolering zal ingezet worden als RWA.
- Omgevingsvergunning aanvragen
- Onteigeningen
- Uitvoering

7 RAMING

Er is tussen de gemeente Retie en AWV een akkoord om de kosten van de aanleg als volgt te verdelen:

- Centrale rijbaan (2x1) en knooppunten, oversteekplaatsen en keerpunt : 100% AWV
 - o De aansluiting van de R18 op de N18-Molsebaan is een TV3V dossier, omwille van de mogelijke afzonderlijke financiering van TV3V projecten is de aansluiting als een afzonderlijk deel geraamd.
- Laterale groenstrook, erfweg en fiets- en voetpaden: 40% gemeente, 60% AWV

Gemeente Retie
Herinrichting van de R18
BE0113000520

Budgetraming wegeenis 100 % t.l.v. AWW

Omschrijving	eenheid	hoeveelheid	EP	Totaal
Opbraak				
Inzagen asfaltverharding	VH m	60	11,00	660,00
Affrezen toplaag asfaltverharding	VH m ²	510	4,40	2 244,00
Opbraak verharding in asfalt	VH m ²	14 390	4,40	63 316,00
Opbraak verharding in betonstraatstenen	VH m ²	1 030	5,50	5 665,00
Opbraak lijnvormige elementen	VH m	3 770	4,40	16 588,00
Opbraak van straatkolken	VH st	174	27,50	4 785,00
Opbraak plaatselijke elementen (verkeersborden, reflectorpalen, e.d.)	VH st	24	44,00	1 056,00
Grondwerken aan het baanbed	VH m ²	14 390	4,40	63 316,00
Afvoer en verwerking vervuilde gronden	VH ton	1 530	55,00	84 150,00
Heraanleg				
Vernieuwen toplaag asfaltverharding	VH m ²	510	11,00	5 610,00
Verharding in asfalt, incl. funderingen	VH m ²	15 140	49,50	749 430,00
Verharding in betonstraatstenen, incl. funderingen	VH m ²	240	41,80	10 032,00
Aanleg lijnvormige elementen - gecombineerde trottoirband - greppel/trottoirband - kantstrook, incl. funderingen	VH m	3 860	49,50	191 070,00
Bouwen van straatkolken, incl. aansluitingen	VH st	174	825,00	143 550,00
Signalisatie inclusief markeringen	GP	1	30 000,00	30 000,00
Aanplanten vakbeplanting	VH m ²	1 000	11,00	11 000,00
Algemeen totaal excl. BTW				1 382 472,00

Budgetraming wegenis TV3V

Omschrijving	eenheid	hoeveelheid	EP	Totaal
<u>Opbraak</u>				
Rooien van bomen	VH st	1	165,00	165,00
Opbraak verharding in asfalt	VH m ²	4 580	4,40	20 152,00
Opbraak verharding in cementbeton	VH m ²	2 520	5,50	13 860,00
Opbraak verharding in betonstraatstenen	VH m ²	4 280	5,50	23 540,00
Opbraak lijnvormige elementen	VH m	560	4,40	2 464,00
Opbraak van straatkolken	VH st	36	27,50	990,00
Opbraak van afsluitingen	VH m	50	11,00	550,00
Opbraak plaatselijke elementen (verkeersborden, reflectorpalen, e.d.)	VH st	30	44,00	1 320,00
Grondwerken aan het baanbed	VH m ²	4 580	4,40	20 152,00
Afgraven teelaarde (dikte 30 cm)	VH m ²	480	7,70	3 696,00
Afvoer en verwerking vervuilde gronden	VH ton	490	55,00	26 950,00
<u>Heraanleg</u>				
Verharding in asfalt, incl. funderingen	VH m ²	6 010	49,50	297 495,00
Rode slemlaag op asfalt	VH m ²	80	5,00	400,00
Verharding in betonstraatstenen met open voeg, incl. funderingen	VH m ²	1 810	41,80	75 658,00
Herstel bermverhardingen, incl. opritten	VH m ²	200	33,00	6 600,00
Aanleg lijnvormige elementen				
- trottoirbanden/kantstrook/greppel, incl. funderingen	VH m	1 740	34,10	59 334,00
- gecombineerde trottoirband - greppel/trottoirband - kantstrook, incl. funderingen	VH m	950	49,50	47 025,00
Bouwen van straatkolken, incl. aansluitingen	VH st	38	825,00	31 350,00
Herplaatsen van afsluitingen	VH m	50	38,50	1 925,00
Signalisatie inclusief markeringen	GP	1	10 000,00	10 000,00
Aanplanten van bomen	VH st	10	400,00	4 000,00
Aanplanten vakbeplanting	VH m ²	880	11,00	9 680,00
Algemeen totaal excl. BTW				657 306,00

Budgetraming wegenis 40 % t.l.v. Retie en 60 % t.l.v. AWV

Omschrijving	eenheid	hoeveelheid	EP	Totaal
Opbraak				
Rooien van struikgewas/beplanting	VH m ²	985	6,60	6 501,00
Rooien van bomen	VH st	65	165,00	10 725,00
Opbraak verharding in betonstraatstenen	VH m ²	13 985	5,50	76 917,50
Opbraak van afsluitingen	VH m	80	11,00	880,00
Opbraak plaatselijke elementen (verkeersborden, reflectorpalen, e.d.)	VH st	150	44,00	6 600,00
Grondwerken aan het baanbed	VH m ²	13 985	4,40	61 534,00
Afgraven teelaarde (dikte 30 cm)	VH m ²	2 340	7,70	18 018,00
Heraanleg				
Verharding in asfalt, incl. funderingen	VH m ²	13 350	49,50	660 825,00
Rode slemlaag op asfalt	VH m ²	240	5,00	1 200,00
Verharding in betonstraatstenen met open voeg, incl. funderingen	VH m ²	820	44,00	36 080,00
Herstel bermverhardingen, incl. opritten	VH m ²	800	33,00	26 400,00
Aanleg lijnvormige elementen - trottoirbanden/kantstrook/greppel, incl. funderingen	VH m	8 820	34,10	300 762,00
Herplaatsen van afsluitingen	VH m	80	38,50	3 080,00
Signalisatie inclusief markering	GP	1	30 000,00	30 000,00
Aanplanten van bomen	VH st	110	400,00	44 000,00
Aanplanten vakbeplanting	VH m ²	4 260	11,00	46 860,00
Aanplanten haag	VH m	2 560	27,50	70 400,00
Algemeen totaal excl. BTW				1 400 782,50

SAMENVATTING			
Gemeente Retie		Herinrichting van de R18	
BE0113000520	Werken tlv. Gemeente	Werken tlv. AWV	TOTALEN
Centrale rijbaan, knooppunten, oversteekplaatsen, e.d.		1 382 472,00 €	1 382 472,00 €
TV3V		657 306,00 €	657 306,00 €
Erfweg, groenaanleg, fiets- en voetpaden	560 313,00 €	840 469,50 €	1 400 782,50 €
ALGEMEEN TOTAAL			
Totaal (excl. BTW)	560 313,00 €	2 880 247,50 €	3 440 560,50 €
21% BTW	117 665,73 €	604 851,98 €	722 517,71 €
Totaal (incl. BTW)	677 978,73 €	3 485 099,48 €	4 163 078,21 €

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

**PROCES-VERBAAL
BESPREEKING IN DE VERGADERING VAN 24 APRIL
2014 TE ANTWERPEN**



Mobiliteit en
Openbare Werken

Agendapunt: *Retie: heraanleg ringweg - startnota*

RMC-voorzitter: *Frank Leys*

GBC-voorzitter: *Luc Janssens (schepen mobiliteit – Luc.janssens@retie.be)*

Kwaliteitsadviseur: *dhr. Lieven Van Eenoo*

GRB GBC	Goedkeuring HR
GRB: 30/04/2013	OK
Mobiliteitsplan	sneltoets
PAC/RMC: 16/06/2011	nvt
	fase
	beleidsplan

startnota	Projectnota / unieke verantwoordingsnota	evaluatienota	Referentie project
GBC: 14/02/2014 consensus	nvt	Nvt	?
RMC: heden	nvt	nvt	

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 14 februari 2014. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de GBC. Het dossier wordt op vraag van de initiatiefnemer ter bespreking aan de RMC voorgelegd. De schriftelijke neerslag van het advies wordt ten laatste op 16 mei 2014 bezorgd.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Mustafa Aklas	Initiatiefnemer: AWV - dienstkringingenieur	A
Patrick Geuens	Gemeente: Retie – burgemeester	A
Luc Janssens	Gemeente Retie – schepen mobiliteit	A
Bart Sneyers	Gemeente Retie	A
Johan Wuyts	Gemeente Retie	A
Herman Van Peer	Gemeente Retie	A
Nikka Curinckx	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A

Tim Cordemans	VVM De Lijn	A
	Departement Ruimte Vlaanderen	N
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Valère Ceyskens	Studiebureau Arcadis	A

d) Schriftelijke adviezen

Geen.

e) Vaststelling van het quorum

De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

f) Besluit

De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een **gunstig** advies uit.

Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt.

Verzoek tot heroverweging

Aangezien dit gunstig advies instemt met de consensus in de (I)GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR



Retie, ringweg en herinrichting doortocht – startnota

- Dit is een schriftelijke nee/slag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 24 april 2014 te Antwerpen.

Ref.: Startnota BE0113000520: Ringweg en centrum van Relle, versie C (RMC april 2014), Arcadis, 79 blz + bijlagen.

a) Procesbeschrijving

De startnota betreft de aanleg van een ringweg rond de kern van Retie en bijhorende aanpassing van de gewestwegen in het centrum naar hun nieuwe, lokale, verkeersfunctie.

De startnota werd besproken en in consensus goedgekeurd door de Gemeenterlijke Begeleidingscommissie van de gemeente Retie op 14 februari 2014.

Het project werd voor bespreking overgemaakt aan de Regionale Mobiliteitscommissie, zetelend in de provincie Antwerpen en geagendeerd op de zitting van 24 april 2014.

De gemeente Retie beschikt over een geldig gemeenterlijk mobiliteitsplan.

b) Bespreking in de RMC vergadering

De vertegenwoordiger van het studieureau geeft een inhoudelijke toelichting bij het dossier.

De vertegenwoordiger van AWV geeft als initiatiefremmer aan dat hier niet gekozen werd voor de specifieke samenwerkingsovereenkomst 2 omdat er strikt genomen geen nieuwe weg aangelegd wordt. Er wordt gewerkt met een klassieke overdracht van de centrumstraten naar de gemeente (met financiële tussenkomst van AWV) en van de ringweg naar AWV. Het aan te leggen deel van de ringweg tussen de N18 Turnhoutsebaan en de N118 Europalaan wordt op korte termijn door het gemeentebestuur i.s.m. LOK gerealiseerd en daarna door AWV overgenomen. AWV realiseert ook de definitieve aansluiting van deze nieuwe weg op de N118 Europalaan. De heraanleg van de overgenomen ringweg gebeurt dan onder de samenwerkingsovereenkomst I.

Administratief is dit een complexere werkwijze die met een iets ruimere interpretatie van de samenwerkingsovereenkomst II eleganter had kunnen opgelost worden. Tenslotte wordt hier door herinrichting van bestaande wegenis even goed een rondweg "aangelegd".

c) Toetsing van het plan of project

De categorisering van de nieuwe ringstructuur is divers. De secundaire weg N118 vanuit Geel wordt via de ringweg Retie doorverbonden naar de Europalaan. De N18 vanuit Mol blijft als secundaire weg (III) door het centrum lopen. Het zuidelijk deel van de ringweg is dus lokaal. Toch wordt het autoverkeer best zo gestuurd dat de N18 verlaten wordt ten voordele van de her in te richten ringstructuur. Dit kan door de vormgeving van het kruispunt of door ondersteunende maatregelen, of een combinatie van beide.

Bovenlokaal fietsnetwerk: de nota bespreekt een wijziging van dit netwerk zodat een deel van de bovenlokale fietsrelatie zou opgevangen worden door het noordelijk (deels bestaand, deels aan te leggen) deel van de ring. De voorgestelde wijziging betekent dat we meer fietsers willen aantrekken langs de ring, waar we tegelijk ook meer autoverkeer op willen. Dit staat ook haaks op de huidige fietsbewegingen en is dan ook vrij discutabel.

De bijlage bevat kruispuntellingen uit juni 2010. Het verschil in gebruik tussen de noordelijke (Pijstraat 680 mv/u) en zuidelijke segmenten (Nieuwstraat ± 280mv/u) is opvallend. De kruispuntelling van TV3V (N18 Moisebaan / Nieuwstraat) geeft ook aan dat de bestaande omliding naar de N18 Turnhoutsebaan vandaag amper gebruikt wordt (10% afslaand verkeer vanaf Geel naar omliding).

De ontwerpconcepten worden vanaf p.47 in algemene zin omschreven (rotonde, VRI, doorgaande weg met ventwegen, rechts in/rechts uit,...). De keuze voor ventwegen is verkeerskundig interessant, maar ruimtelijk zeer drastisch. Uit het bijgevoegde typeprofiel (figuur 35) blijkt dat de ventweg 2,8m breed zou zijn. Zelfs bij 30km/u is een combinatie van voelgangers, fietsers en lokale bediening op een dergelijke breedte vrij krap. Een voelganger (buggy, rolstoel) en vrachtwagen moeten elkaar kunnen kruisen. Best wordt hier ook even het Centrum voor Toegankelijkheid bevraagd in verband met hun visie op deze gemengde situatie. De erfweg biedt op het eerste zicht ook geen ruimte voor parkeren of laden/lossen. Opvallend genoeg uit de initiatiefnemer eenzelfde bedenking. Het detailontwerp zal hier aantonen of er voldoende ruimte is. In het slechtste geval moet de ontwerpkeuze herbekeken worden.

De ontwerpkeuze voor ventwegen en rechts in / rechts uit leidt logischerwijze tot de aanleg van rotondes als keerpunten. Omdat aan de Moisebaan geen rotonde voorzien wordt, moet aan de Baukenlaan een alternatief keerpunt uitgewerkt worden. De voorgestelde "minirotonde" is een vreemde oplossing; het is eigenlijk een keerpunt met beperkte opstelmogelijkheden dat de vorm van een rotonde suggereert, maar toch voorrang geeft aan het doorgaand verkeer. Dit moet verder uitgewerkt worden. Gezien de relatief korte afstanden is het aangewezen de interne circulatie te bekijken als alternatief voor deze optie. Vanuit het functioneren van het

ontwerpconcept voor de ringweg kan een rotonde aan de Molsebaan een alternatieve mogelijkheid zijn.

Langs de hele ringstructuur worden voor private ontsluitingen ventwegen voorzien met verplicht rechts in / rechts uit omwille van de doorstroming en de verkeersveiligheid. In het industrieterrein daarentegen wordt links in / links uit volledig toegelaten. Dit is een opvallende keuze die vooral verantwoord wordt door het ontbreken van een rotonde aan de Europalaan.

De aansluiting van de nieuwe ringweg / Industrieweg op de N118 Europalaan is niet conform de gewenste verkeersfunctie van de ringweg.

De gewenste herinrichting van de centrumzone wordt conceptueel prima benaderd.

d) Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Vanuit de STOP-benadering worden de volgende elementen als ontwerpsuggestie aangegeven:

- Stappers:
 - De gemengde oplossing met voetgangers, fietsers en lokaal verkeer op een ventwegstructuur biedt geen aparte ruimte voor voetgangers. In een woonerf is dit ook niet nodig. Wel moet ernstig nagekeken worden of dit concept voldoende veiligheidsmarge biedt zodat veilig kan gewandeld worden.
 - Het advies van het Centrum voor Toegankelijkheid wordt best zo vroeg mogelijk in de voorontwerfase gevraagd.
- Trappers:
 - Ook ten aanzien van fietsers geldt eenzelfde aandachtspunt inzake de breedte van de erfweg. Er is immers geen continu fietspad voorzien.
- Openbaar vervoer:
 - Het voorgestelde project heeft geen impact op de reisweg van de bus.
- Privaat vervoer:
 - De herinrichting van de ringstraten is een opportuiniteit om de centrumstraten te ontlasten van doorgaand verkeer.
 - Het inrichtingsconcept voor de ringstraten voorziet verplicht rechts in / rechts uit en vergt duidelijke keeppunten. Op een aantal kruispunten wordt een andere ontwerpkeuze gemaakt. Er wordt best nog even geëvalueerd of dit geen negatieve impact heeft op de werking van het concept.

- Naast de infrastructuur zijn ook ondersteunende maatregelen nodig zoals bewegwijzering, gewichtsbepanking,...

e) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is gunstig.

woensdag 14 mei 2014

Voor advies,

de kwaliteitsadviseur

Lieven Van Eenoo



8.2 Verslag werkoverleg

8.2.1 Overleg d.d. 01 12 2017

VERSLAG

OVERLEGNAAM
werkoverleg R18

DATUM NOTULEN VERZONDEN
1-12-2017

DATUM VERSLAGERING
1-12-2017

LOCATIE
AWV Antwerpen
Anna Blingsgebouw zaal 8.01

NAAM
Valère Coysseens
T 0032 2 505 75 00 M 0032 476 96 18 90
E valere.coysseens@arcadis.com
PROJECTNUMMER
BE0113000520

AANWEZIG	
Luc Janssen	Gemeente Relle
Herman Van Peer	Gemeente Relle
Luk Heisen	IOK
Sief Aerts	Provincie Antwerpen
Nikka Curinck	MOVU beleid
Mustafa Aktas	AWV Antwerpen
Valère Coysseens	Arcadis
Verontschuldigd	
Eliy Deman	Aquaflin

ITEM

- Arcadis licht de stand van zaken toe. Er is onderzoek op welke localities de bestaande rotering en nieuw aan te leggen een dekking hebben die minder dan 1 m bedraagt. Op de plaatsen waar rotering met ondiepe ligging (dekking < 1,00m) en boomstructuren interfereren kunnen geen bomen geplaatst worden.

WIE

Ook op plaatsen waar toegangen tot woningen en andere functies aanwezig zijn, kunnen geen bomen geplaatst worden omdat de voortuigen moeten kunnen uitwijken ivm in en uitrijden.

Het gevolg van deze randvoorwaarden is dat er geen continue boomstructuur kan worden voorzien maar dat het eerder blokken van bomen zijn die naast de doorgaande weg aanwezig zijn. De werkvergadering stemt in met het beeld van boomstructuren in blokken naast de weg. Arcadis zal het voorstel verder verfijnen.

De werkvergadering stelt de vraag of de nieuw aan te leggen roteringsstreng (RWA) in de Pilsstraat (van nr.4 tot 32 en nr. 3 tot 27) kan verplaatst worden naar de zone van de erfweg. Indien dit mogelijk is, is het mogelijk om bomen in de rand van de weg te planten. Voor de werkvergadering is het belangrijk dat de aanzet van het wegbeeld vanaf de N18 in overeenstemming is met het ruimtelijk beeld (TP dwarsprofiel 1) dat men voor ogen heeft. De woonkwaliteit dient bewaakt te worden. Een goed uitgebouwde groenstructuur maakt daar deel van uit.

Arcadis heeft na het overleg contact gehad met Aquaflin. Er is met Aquaflin opgeleverd dat deze vraag bekeken wordt op het startoverleg van het Aquaflin-project.

Arcadis Belgium nv, Conda 1, 3500 Hasselt T 02 505 75 00 www.arcadis.com

Maatschappelijke zielel: Arcadis Belgium nv, Koningstraat 80, 1000 Brussel – www.arcadis.com
BTW BE 0426 882 709 – RPR Brussel

BNP PARIBAS FORTIS – IBAN BE94 2200 6092 3514 – SWIFT/BIC GEBABEB398A

0100 PABE0113000520/verslagoverlegR18/13000520_werkoverleg_20171130.docx

Omdat de ruimte van de erfweg en naastliggende groenzone beperkt zijn, is met track simulation de beweging van voertuigen bij het binnen en buitenrijden nagebootst. Hieruit bleek dat de inrit of toegangsbreedte best 4,50 m is. Bij een inritbreedte van 3,00 kan het voertuig (personeelauto) niet in één beweging binnen of buitenrijden.

arcadis

2.

Het volgende wordt overeengekomen:

Erfweg wordt uitgevoerd in asfalt. Aangezien de erfweg tevens als fietsweg zal gebruikt worden is het aangegeven om deze aan te leggen in asfalt of, de update van het richtlijnhandboek fietsvoorzieningen

Op de fietspaden staan t.h.v. de aansluitingen op de erfweg paaltjes. Deze kunnen verwijderd worden in stroomafwaartse richting. In de andere richting dient er ook over nagedacht te worden om deze paaltjes te vervangen. Voorstel is om de overgangen van erfweg naar fietspad duidelijk te markeren (andere kleur).

Verhandingsbreedte rijbaan is 2x3,05 m (snelheidsregime 50 km/u), de goten worden bijgevoelg 0,45 m breed.

Op sommige plaatsen is er nog een overbreedte t.o.v. het dwarsprofiel. Deze overbreedte wordt aan de erfweg gegeven.

3. AMWV heeft nog volgende vragen
- Er zijn enkele DWA putten in de rijbaan aanwezig. Deze dienen ofwel blind ofwel verlegd te worden
 - De markeringen van de fietsoversteken dienen conform de nieuwe richtlijnen ingetekend te worden
 - Voor de rotondes dient een controle met track simulation uitgevoerd te worden zodat de steeplijnen duidelijk worden
 - Het project dient in zijn geheel ingetekend te worden vanaf de slimmie bocht (N118-Europalaan) tot en met het TV3V project aansluiting N18-Moisebaan.
 - Verder is er de vraag of volgende wegen nog dienen aangesloten te blijven op de R18:
 - o Lageweg
 - o Kapelstraat
 - o Hobbrugstraat (vlak na de rotonde)
- De gemeente Retie geeft aan dat de Lageweg aangesloten moet blijven omwille van de atwikkeling van het verkeer van het achterliggend gebied. De Kapelstraat kan afgesloten worden i.f.v. de geplande herinrichting van de Kapelstraat. De Hobbrugstraat dient aangesloten te blijven zoals nu is ingetekend. Met de gemeente is overeengekomen dat zij argumentatie aanleveren voor het al dan niet afsluiten van de genoemde straten zodat dit omstandig in de projectnota kan opgenomen worden.
- Retie
4. In de hoofding van de plannen is R14 vermeld dat moet R18 zijn.
- arcadis
5. Afspraken
Bijwerken plannen: 2 weken
Projectnota: begin januari 2018
Werkoverleg: 2^{de} helft 2018
GBC: na krokusverlof
- arcadis
arcadis

Verlaggever

Valère Ceyssens

**GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN
RETIE**

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 25/06/2018

Verslaggever: Valère Ceyssens
Verslag versie 20180625_v1
Onderwerp: projectnota Ringstructuur Retie

Aard van de GBC-beslissing
GBC met consensus

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
Herman Van Peer		herman.van.peer@retie.be	A
Thomas Wynants		thomas.wynants@retie.be	A
Dirk Smets		dirksmets.retie@email.com	A
Nikka Curinckx	Departement Mobiliteit en VVM De Lijn	nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be	A
Tim Cordemans		tim.cordemans@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)
Staf Aerts	Provinciebestuur	Staf.aerts@provincieantwerpen.be	S

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Valère Ceyssens	Studiebureau Arcadis	v.ceyssens@arcadibelgium.be	A

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:

Vaststelling van het quorum

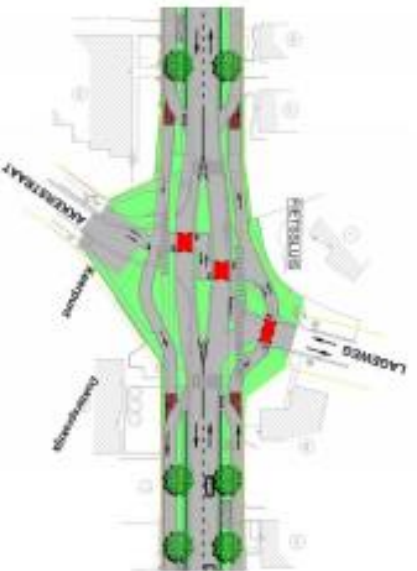
De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

Verslag van de vergadering

De GBC wordt ingeleid door de voorzitter. Het studiebureau licht toe dat er enkele punten zijn op de ringstructuur waarover de partijen een verschillend standpunt hebben. De punten worden systematisch besproken. Het volgende is tussen de partijen overeengekomen:

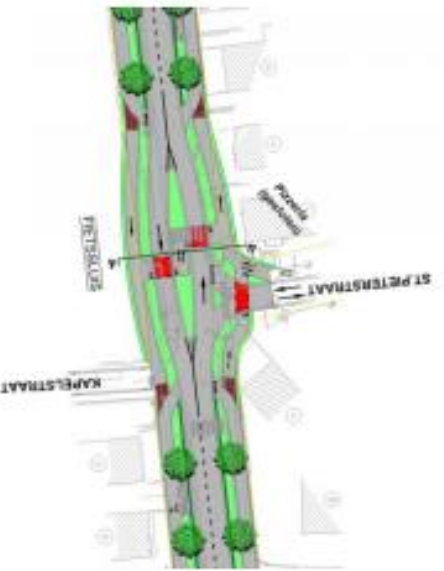
1. Lage Weg / Akkerstraat
 - De Akkerstraat wordt afgesloten van de R18 en voorzien van een keerpunt (zie voorstel op plan)

- De Lage Weg wordt aangesloten en periodiek gemonitord m.b.t. de verkeersvolumes die via deze route van en naar de R18 rijden. De doelstelling is om op de lange termijn de Lage Weg voor autoverkeer van de R18 los te koppelen.
- De fietsoversteek tussen Lage Weg en Akkerstraat blijft in elke situatie behouden



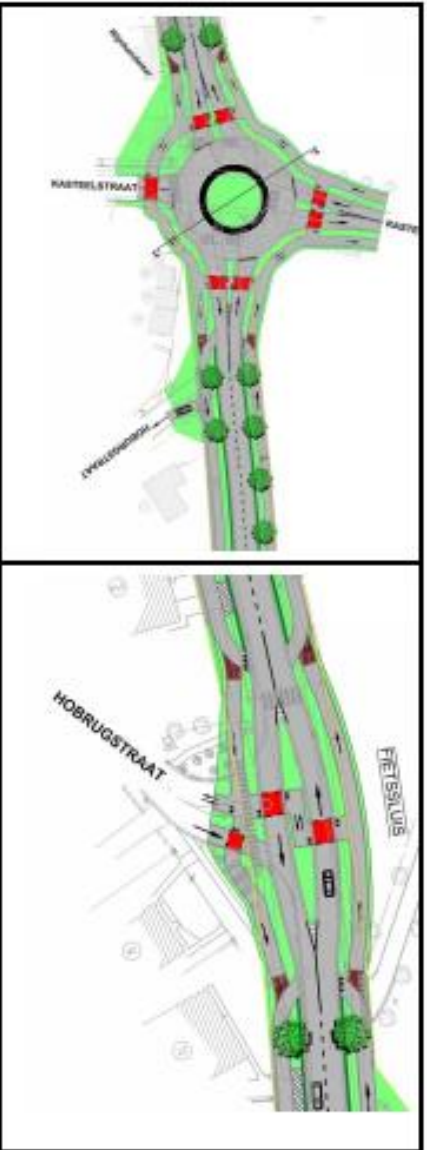
2. Kapelstraat

De Kapelstraat wordt losgekoppeld van de R18 (zoals voorzien op plan). Keerpunt te voorzien. De grondnames worden door AWW uitgevoerd. De inrichting en onderhoud is voor rekening van de gemeente.



3. Hobrugstraat

De Hobrugstraat wordt zoals voorzien op de plannen aangesloten met rechts in (zuidelijke tak) en rechts uit (noordelijke tak).



4. Beukenlaan – Cardijnstraat

De aansluiting van de Cardijnstraat is voorzien op de erfweg. De gemeente vraagt om de aansluiting van de Cardijnstraat zo te organiseren dat het verkeer dat de Cardijnstraat verlaat de erfweg niet belast. De Cardijnstraat ontsluit woningen en een school (autisme stoornissen). Gezien de ligging in de omgeving van het aansluitingspunt Beukenlaan wordt overwogen om de aansluiting op het keerpunt te organiseren. Dit betekent echter dat de ontwikkelbare gronden t.h.v. het keerpunt zullen moeten ingenomen worden. Den inname van de gronden wordt niet gesteund door de aanwezigheid. Gezien de realisatie van dit deel van de R18 één van de laatste fases is heeft de gemeente de tijd en ruimte om de verkeersafwikkeling aan de centrumzijde af te stemmen op de herinrichting van het centrum met de bedoeling om de verkeersdruk in de omgeving van de Akkerstraat, Cardijnstraat en Molenstraat te laten afnemen.

De partijen gaan akkoord met de voorgestelde aansluiting op de erfweg.



Aansluiting R18-N18-Molsebaan

Aansluiting van de R18 op de N18-Molsebaan is invulling geven aan het punt zoals dat is uitgewerkt in de procedures van TV3V. De toegang tot "De Wissel" vanaf de N18 is een rechts in / rechts uit. Om dit te

bekomen zal de doorlopende witte worden doorgetrokken (zie figuur hieronder).



De fietsenstalling voor de bushalte op de N18 wordt van het benzinstation naar de OKAY verplaatst (zelfde loopafstand). De gemeente neemt contact met OKAY om dit te bespreken.

Algemeen

- T.h.v de aansluitingen van de erfwegen zal de doorlopende witte lijn op de R18 vervangen worden door een fysieke lateraal element dat het "stiekem" links af slaan verhindert.
- De fietspaden die de R18 dwarsen dienen ingetekend te worden conform de nieuwe regelgeving hierover
- De erfwegen zijn enkelrichting. Ook voor de fietser. Dit dien overeenkomstig gesignaleerd worden bij aanvang van de erfweg.

RMC

- Dossier wordt geagendeerd op RMC van 23 augustus

Opmerkingen bij dit verslag

Er zijn binnen de gestelde termijn van 10 dagen geen opmerkingen op dit verslag ontvangen en kan dus als definitief beschouwd worden.

Bilagen



AS
AERTS Staf <Staf.AERTS@provincieantwerpen.be>
RE: GBC Ringweg Retie

Copieën, Valere Herman van der Grinte Herman van der Grinte Milla Curver Milla Curver

Beste,

Ik heb geen opmerkingen bij de nota.

Prachtig weekend

Staf

Met vriendelijke groeten

Staf Aerts

...

DIENST MOBILITEIT

Staan mobiliteitsadvies - Mobiliteitsadviseur
Met aanwezigheid op maandag en woensdag
Ruit - Provinciehuis aan de Singel
Dwergstraat 100, 2018 Antwerpen
BE 0207720397
T +32 3 246 99 65, M +32 474 28 11 39
Volg ons via Facebook, Twitter, LinkedIn
www.geschiedenisantwerpen.be



**Provincie
Antwerpen**

COLOFON

RINGWEG VAN RETIE
PROJECTNOTA

KLANT

AWV - Antwerpen

AUTEUR

Melissa Thierie

PROJECTNUMMER

BE0113000520

ONZE REFERENTIE

BE0113000520.0120

DATUM

9 mei 2018

Arcadis Belgium nv

Corda 1
Kempische Steenweg 311/2.07
3500 Hasselt
België
02 505 75 00

www.arcadis.com