

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

PROCES-VERBAAL BESPREKING 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	fase
PAC/RMC: 16/06/2011	nvt	beleidsplan

startnota	Projectnota / unieke verantwoordingsnota	evaluatie	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 Aktas	Initiatiefnemer: AWV - dienstkringingenieur	A
Patrick Geuens	Gemeente: Retie – burgemeester	A
Luc Janssens	Gemeente Retie – schepen mobiliteit	A
Bart Sneyers	Gemeente Retie	A
Johan Weyts	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 Ceyssens	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



*Mobiliteit en
Openbare Werken*

Retie, ringweg en herinrichting doortocht – startnota

- ☒ Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 24 april 2014 te Antwerpen.

Ref.: Startnota BE0113000520: Ringweg en centrum van Retie, 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 Gemeentelijke 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 gemeentelijk mobiliteitsplan.

b) Bespreking in de RMC vergadering

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

De vertegenwoordiger van AWV geeft als initiatiefnemer 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. IOK 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 herin 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 kruispunttellingen uit juni 2010. Het verschil in gebruik tussen de noordelijke (Pijlstraat 680 mvt/u) en zuidelijke segmenten (Nieuwstraat \pm 280mvt/u) is opvallend. De kruispunttelling van TV3V (N18 Molsebaan / Nieuwstraat) geeft ook aan dat de bestaande omleiding naar de N18 Turnhoutsebaan vandaag amper gebruikt wordt (10% afslaand verkeer vanaf Geel naar omleiding).

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 voetgangers, fietsers en lokale bediening op een dergelijke breedte vrij krap. Een voetganger (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 Molsebaan geen rotonde voorzien wordt, moet aan de Beukenlaan 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 voorontwerpfase 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 opportuniteit om de centrumstraten te ontlasten van doorgaand verkeer.
 - Het inrichtingsconcept voor de ringstraten voorziet verplicht rechts in / rechts uit en vergt duidelijke keerpunten. 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, gewichtsbepierking,...

e) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is gunstig.

woensdag 14 mei 2014

Voor advies,

de kwaliteitsadviseur,

Lieven Van Eenoo

