



PROJECTNOTA PROVINCIALE AUDIT COMMISSIE

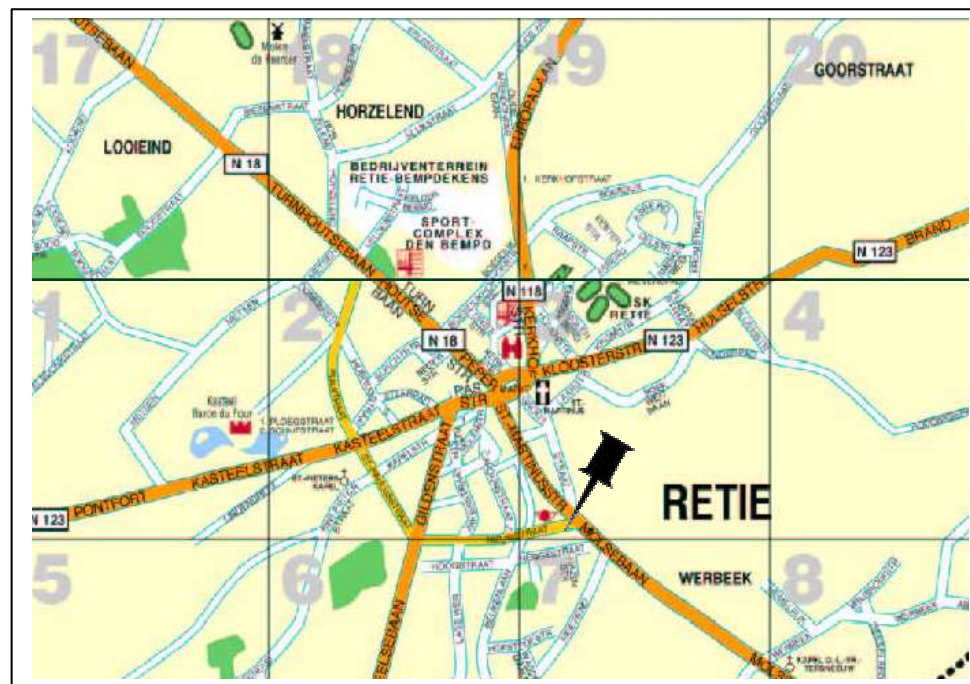
KRUISPUNT/WEGVAK:

N18 MOLSEBAAN/ST-MARTINUSSTR./NIEUWSTR./GROENSTR (TV3V 1104)

PROVINCIE: ANTWERPEN
GEMEENTE: RETIE

Projectnr.	Prior.	Fietsprior.	kmpnt
1104	28	8	10,90

VERSIE: 1.0
DATUM: 16/12/04



Tijdelijke Vennootschap 3V
ARCADIS Gedas GRONTMIJ TECHNUM
Plantin en Moretuslei 220, bus 7,
2018 ANTWERPEN

1. Koppeling met de startnota.....	3
1.1. INLEIDING	3
1.2. SPECIFIEK PROCESVERLOOP.....	4
1.3. SITUERING.....	5
1.4. OPMERKINGEN VANUIT DE PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE.....	7
1.4.1. <i>Inrichtingsprincipes Ring</i>	7
1.4.2. <i>Fietsoversteken</i>	8
1.4.3. <i>Aanliggend fietspad</i>	8
2. Ontwerpbespreking	9
2.1. UITGANGSPUNTEN VOOR DE VISIE (UIT DE STARTNOTA)	9
2.1.1. <i>Kenmerken N18 SINT-MARTINUSSTRAAT + NIEUWSTRAAT (1104)</i>	9
2.1.2. <i>Inrichtingsconcepten</i>	9
2.2. VOORSTELLING ONTWERP	12
2.2.1. <i>Richtlijnen voor het ontwerp</i>	12
2.3. GRONDPLAN.....	13
2.3.1. <i>Materialen</i>	14
2.3.2. <i>Groen</i>	14
3. Kostenraming.....	14
4. BIJLAGEN.....	15
4.1. GRONDPLAN.....	15
4.2. VERSLAGEN	15

Opgemaakt door: EVE

Nagezien door: MJO

1. KOPPELING MET DE STARTNOTA

1.1. INLEIDING

De voorliggende projecten kaderen in het programma voor het wegwerken van de gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen. Hiervoor is een vijfjaren programma opgezet om deze projecten aan te pakken. Door de Vlaamse Regering is hiervoor een budget voorzien van 100 miljoen € per jaar. De voorliggende projecten vormen een onderdeel van het jaarprogramma 2003.

Omwille van de hoogdringendheid van de problematiek rond verkeersveiligheid werd een ambitieus jaarprogramma 2003 opgezet met 250 projecten over het hele Vlaamse land. Het spreekt vanzelf dat dit slechts mogelijk is door de medewerking van alle betrokken partijen.

Om de dossiervoorbereiding en –uitwerking zo vlot mogelijk te laten verlopen, worden alle rapporten op een gestandaardiseerde wijze voorgebracht. Enerzijds betreft dit de startnota's, anderzijds de projectnota's.

De onderhavige projectnota is opgesteld om de projecten voor te brengen in de procedure van PAC. In die zin bevat de nota de belangrijkste elementen voor de verdere technische uitwerking van deze projecten; de projectnota dient in samenhang met de startnota beschouwd, en dient ook gezien als een verlengstuk van de startnota.

Concreet geeft de projectuitwerking, en dit voortgaande op de besluitvorming van de PAC terzake, een verdere verfijning van de inrichtingsopties. Deze opties worden verduidelijkt m.b.v. enerzijds een grondplan en anderzijds enkele typedwarsprofielen.

De nota geeft tenslotte ook een meer gedetailleerde kostprijsraming van het project aan.

1.2. SPECIFIEK PROCESVERLOOP

Het dossier rond de **gevaarlijke punten 1172 (centraal kruispunt Retie Markt) en 1104 (kruispunt N18/Groenstraat/Nieuwstraat)** is een eerste maal voorgelegd aan de **GBC van 29 oktober 2003**.

De belangrijkste besluiten van de voornoemde GBC waren als volgt :

- o Voor het kruispunt 1172 zijn momenteel (zonder functionaliteit van de omleidingsstructuur) niet zinvol. Verbeterende maatregelen kunnen bestaan uit de plaatsing van roodlichtcameras.
- o Voor het kruispunt N118/Nieuwstraat/Groenstraat kan TV3V overgaan tot de opmaak van een startnota voor de PAC. De aanpak van dit gevaarlijk punt dient evenwel bekeken in samenhang met een vlottere doorstroming van op het ringsegment
- o Zodoende zal voor de herinrichting van de ring, en meer specifiek die kruispunten met de N18 en de N123 AWW Antwerpen een startnota voor de PAC opmaken.
- o Het verdient aanbeveling om de voornoemde startnota's van AWW Antwerpen en TV3V tezamen op de PAC te brengen, en dit teneinde de coherentie tussen beide projecten te waarborgen.

Het verslag van deze GBC is bijgevoegd in de bijlage.

Uitgaande van de voornoemde besluiten is het voorliggend dossier opgemaakt in onderlinge samenspraak TV3V – AWVA – gemeente Retie. Voor de concrete uitwerking (voortzetting) van het dossier zijn de volgende **overlegmomenten** aan de orde geweest (zie ook overzicht verslagen) :

- o GBC-overleg (19 maart 2004)
- o Bilateraal overleg AWVA – TV3V (11 mei 2004)
- o GBC-overleg (9 juni 2004)
- o Bilateraal overleg gemeente Retie – TV3V (29 juni 2004)
- o Provinciale auditcommissie Startnota (19 augustus 2004)

De verslagen van deze overlegmomenten zijn (voor zover opgemaakt) in bijlage opgenomen.

1.3. SITUERING

Het **gevaarlijk punt 1104** situeert zich op de gewestweg N18 die de verbinding verzorgt tussen Leopoldsburg en Turnhout, en die doorheen de centra van Balen, Mol, Dessel en Retie loopt. Het punt vormt het meest oostelijk punt op de randstructuur van het centrum (ringsegment Retie-centrum gevormd door de Pijlstraat – St-Paulusstraat – Nieuwstraat) .

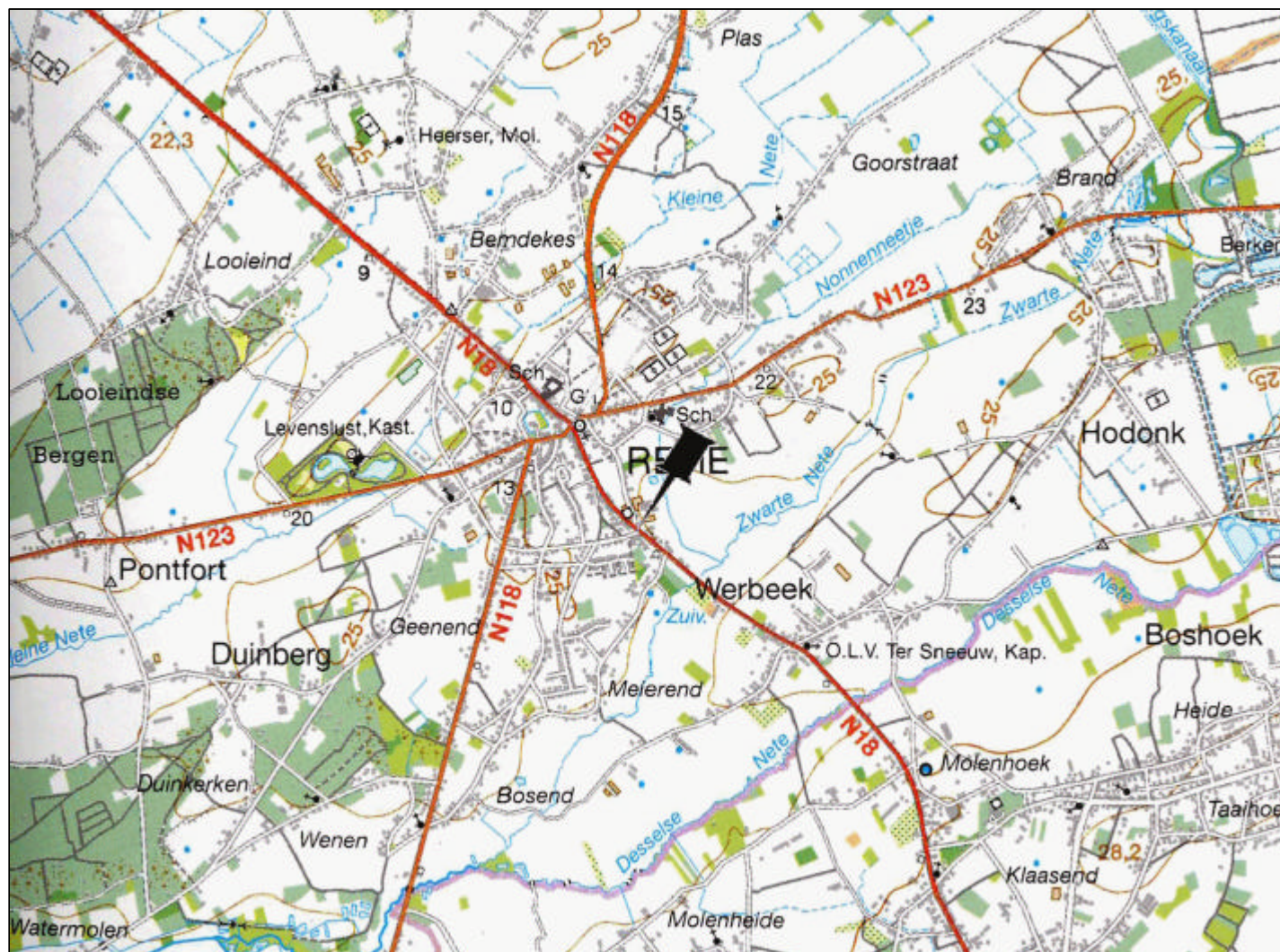
In de onmiddellijke omgeving ligt een ander verkeerslichtengeregeld kruispunt (zo'n 500m verder naar het noorden); het betreft het andere gevaarlijke kruispunt t.h.v. de kerk.

Het gevaarlijk punt vormt de zuidelijke intrede van de N18 in de woonkern van Retie; ter plaatse takken de Nieuwstraat (onderdeel van de randstructuur) en de Groenstraat (lokale woonstraat) op de N18 aan.

Het kruispunt is momenteel een lichtengeregeld viertakskruispunt (volle-lensregeling), met de N18 als hoofdas. De aansluitende zijwegen Nieuwstraat en Groenstraat liggen geschrinkt t.o.v. elkaar. Het kruispunt is gelegen binnen de bebouwde kom.



Figuur 1: Situering gevaarlijk punt 1104



LEGENDE



locatie gevaarlijk
punt 1104

Situeringkaart

Bron: Uittreksel van de
topografische kaart 1/10.000

schaal : 1/20.000

1.4. OPMERKINGEN VANUIT DE PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE

Bij de inhoudelijke bespreking op de audit van 19 augustus 2004 werden volgende opmerkingen genoteerd die relevant zijn voor dit project.

- de motivering van de inrichtingsprincipes van de Ring (T-aansluitingen bij begin en einde en rotondes op de overige belangrijke kruisingen) moeten in de projectnota worden opgenomen;
- bij fietsoversteken via een middeneiland dienen ‘bajonetaansluitingen’ worden gehanteerd;
- het fietspad is op sommige plaatsen aanliggend voorzien; dit dient bij voorkeur ook vrijliggend te zijn.

1.4.1. INRICHTINGSPRINCIPES RING

Ondanks het niet opnemen in het Ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen van een ring rond Retie als secundaire weg type II, wordt deze wel volgens deze principes door AWW heringericht. In het beleidsplan van het mobiliteitsplan van Retie staan ‘maatregelen aangaande het autoverkeer in functie van verkeersveiligheid en –leefbaarheid’ weergegeven. Hierin wordt aangegeven dat het doortrekken van de ‘ring’ via de Veldenstraat tot deze maatregelen behoort. Om het doorgaand verkeer echter te ontmoedigen, wordt er op de ring een verkeersweerstand gecreëerd door middel van rotondes. Belangrijkste doel van deze ‘ring’ is het weren van het vrachtverkeer uit het centrum en alzo de verkeersleefbaarheid van Retie bevorderen. Ter hoogte van kruisingen met gewestwegen worden poorten voorzien.

Op niveau van de perifere aansluitingspunten van deze ring, waaronder dit kruispunt aan de N18-zuid (maar in feite kan dit ook de N118-noord), is de keuze van type-oplossing (rotonde of VRI) belangrijk. Wil men van op deze punten een directe sturing van het verkeer naar het ringsegment bewerkstelligen, dient het kruispuntontwerp ook hiervoor de nodige condities te scheppen. Daarom wordt voorgesteld om te werken van T-aansluiting, waarbij de hoofdrichting naar de ringweg leidt. De centrumtak wordt dus secundair aangetakt. Uitgaande van een toch nog aanzienlijk belang van het bestemmingsverkeer (centrumgericht), maar ook uitgaande van de stelling dat de linksafbewegingen op dit knooppunt veilig moeten kunnen verlopen (cfr. bochtsituatie), wordt de instelling van een VRI’s op dit kruispunt als valabele oplossing beschouwd.

Een rotonde zou tevens te zeer gelijkwaardigheid van wegen introduceren, met als mogelijk gevolg dat de centrumstraat te zeer aantrekt. Ook de inpassing van een rotonde vraagt om drastische ruimtelijke ingrepen.

1.4.2. FIETSOVERSTEKEN

Dit was reeds in het conceptvoorstel opgenomen.

1.4.3. AANLIGGEND FIETSPAD

Na de opmeting is dit in het ontwerp toegepast. Het blijft echter een probleem geven aan het functioneren van het benzinestation. De pomp kan aan de straatzijde niet worden bereikt zonder stil te staan op het fietspad. In de definitieve uitwerking dient dit nog concreet met de lokale overheid en de betrokkenen te worden afgestemd.

2. ONTWERPBESPREKING

2.1. UITGANGSPUNTEN VOOR DE VISIE (UIT DE STARTNOTA)

2.1.1. KENMERKEN N18 SINT-MARTINUSSTRAAT + NIEUWSTRAAT (1104)

Voor dit kruispunt vormt het rechtdoorgaande verkeer op de N18 nog steeds de belangrijkste stroom. Dit betekent dat het centrum vandaag de dag in belangrijke mate belast wordt met een in- en uitgaande verkeersstroom.

Naar concrete cijfers is vast te stellen dat in de ochtend de verkeersstroom naar Turnhout de grootste (+/- 600 pae/u), terwijl in de avond de stroom naar Dessel het overwicht heeft (+/- 660 pae/u).

De verkeersfunctie van de Nieuwstraat is momenteel minder belangrijk. De verkeersintensiteiten op deze tak liggen op 300 à 350 pae (beide richtingen samen).

De Groenstraat daarentegen is naar verkeersafwikkeling enigszins nog meer ondergeschikt; hier is sprake van een intensiteitsniveau van ongeveer 200 pae per uur (beide richtingen samen).

Inzake het fietsverkeer zijn aparte figuren bijgevoegd. Voor dit verkeer is een meer diffuus beeld van toepassing. Toch zien we dat bepaalde relaties van relatief groot belang zijn. Zo stelt men vast dat fietsstromen in de ochtend vanuit diverse richtingen op dit kruispunt samenkomen, en hun weg vervolgen in de richting van het zuiden (naar Dessel en Mol via de N18). 's Avonds gebeurt het tegenovergestelde. De grootste stroom komt over de N18 en verspreidt zich op het kruispunt naar de verschillende richtingen.

2.1.2. INRICHTINGSCONCEPTEN

TV3V stelt voor om het gevaarlijk punt aan de **N18 – Nieuwstraat – Groenstraat** als volgt in te richten :

- Voorkeur voor een T-aansluiting , waarbij de centrumtak van de N18 (St-Martinusstraat) secundair wordt aangetakt op de hoofdas Molsebaan – Nieuwstraat (geleiding ringstructuur).
Bij de uitbouw van de hoofdas Molsesteenweg – Nieuwstraat is de keuze van de bochtstraal van deze hoofdas belangrijk, temeer omdat dit consequenties heeft naar de aangelanden toe; niet alleen de positie van het

benzinestation, maar ook de woningen op de Molsesteenweg zijn hierbij zeker van belang. Uiteindelijk is (in functie van het sparen van het tankstation) gekozen voor een bochtstraal van 70m, waarbij de onteigeningen zich vooral oriënteren op de voortuinen van de woningen aan de Molsesteenweg.

- Uitbouw van een VRI : dit is niet alleen omwille van verkeerscapacitaire redenen (oplossing beschouwd in wensstructuur der wegen), maar ook vanuit verkeersveiligheidsoogpunt wenselijk (cfr. kruispunt in bocht gelegen, waarbij niet voor alle verkeersbewegingen optimale zichtassen kunnen voorzien worden). De uitbouw van een rotonde wordt niet opportuun geacht; alzo zou een gelijkwaardigheid van takken benadrukt worden enerzijds, en zo trouwens ook een belangrijke ruimte-inname nodig zijn anderzijds.
- Aantakking van de Groenstraat op de St-Martinusstraat : de Groenstraat mag zeker niet uitgroeien als een randcircuit aan de oostelijke zijde van het centrum (vandaar ook de ondergeschikte aansluiting). De aantakking van de Groenstraat wordt gezien als een verhoogde aansluiting.
- Visie omtrent inbreng van afslaande rijstroken :
 - Vanuit de Nieuwstraat naar de St-Martinusstraat (zorgen voor doorstroming op ringsegment; korte linksaf is voldoende).
 - Vanuit de St-Martinusstraat wordt in een basisvoorstel gewerkt met een aparte links –en rechtsuitgaande rijstrook; hierbij geldt de overweging dat het kruispunt in feite voor enkele tijd nog moet fungeren zonder realisatie van een integrale omleidingstructuur, waardoor alsnog niet alle doorgaande verkeersrelaties op de randstructuur kunnen geloodst worden (en de St-Martinusstraat nog deels doorgaand verkeer zal krijgen).
 - Geen rechtsaffer vanuit de Molsebaan naar Retie centrum ; hierdoor wordt aanwakkering van verkeer naar het centrum toe vermeden
- Inbreng van degelijke fietsoversteken op het kruispunt, en dit geregeld binnen het VRI
 - Gelet op de belangrijke fietsrelatie van/naar de Groenstraat wordt overwogen om een dubbelrichtingsfietspad tussen de Groenstraat en het hoofdkruispunt te voorzien. Zodoende wordt in de VRI ook een dubbele oversteek aan de tak Molsebaan voorzien.
 - In zuidwaartse richting wordt op de N18 voorgesteld om op het segment tussen de Nieuwstraat en de Meierend degelijke fietspaden mee uit te bouwen, en dit tot waar momenteel de vrijliggende fietspaden

- op de N18 beschikbaar zijn (ten zuiden van Meierend). Op die wijze wordt een degelijke continuïteit van de fietsstructuur gegarandeerd.
- Ter hoogte van Meierend (lokale weg type II) wordt voorgesteld om een eerste poort op de N18 te voorzien (intrede 50 km/u) ; hier worden fietsoversteken (enkelrichting) uitgebouwd binnen de middengeleiders.
 - Meierend wordt aangesloten via een verhoogde aansluiting. De fietsoversteken op de N18 leiden naar de fietspaden op Meierend. aarbij de fietser terug op de laterale enkelrichtingsfietspaden van de N18 kan aansluiten.
 - Via een VRI krijgt naast de fietser ook de voetganger veilige oversteken. Middengeleiders op de Molsebaan en de St-Martinusstraat (drukste oversteken) zorgen voor extra comfort voor de voetganger.
 - Op de N18 wordt de heruitbouw van de bushalte voorzien; bus stopt naast de rijbaan (ondanks de 50 km/u, maar omwille van de positie na de VRI).
 - In functie van de geleiding van de N18 Molsesteenweg naar de Nieuwstraat toe is het ook belangrijk dat het rechtlijnig karakter (doorkijk naar de St-Martinusstraat) werd doorbroken. Daarom wordt voorgesteld om in de hoek St-Martinusstraat-Groenstraat-Molsesteenweg te zorgen voor de inbreng van groenstructuren (bomen).

2.2. VOORSTELLING ONTWERP

2.2.1. RICHTLIJNEN VOOR HET ONTWERP

De hieronder weergegeven richtlijnen uit verschillende bronnen zijn in het voorontwerp opgenomen. Elk van deze documenten is in het ontwerpproces bekeken en de relevante elementen zijn geïntegreerd.

2.2.1.1. Mobiliteitshandboek en modules

Op het project zijn volgende modules van toepassing:

- module 18: de herinrichting van singuliere kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom.

2.2.1.2. Vademecums, normen en richtlijnen

Vademecum Verkeersvoorzieningen in Bebouwde Omgeving

Vademecum Voetgangersvoorzieningen

Vademecum Fietsvoorzieningen

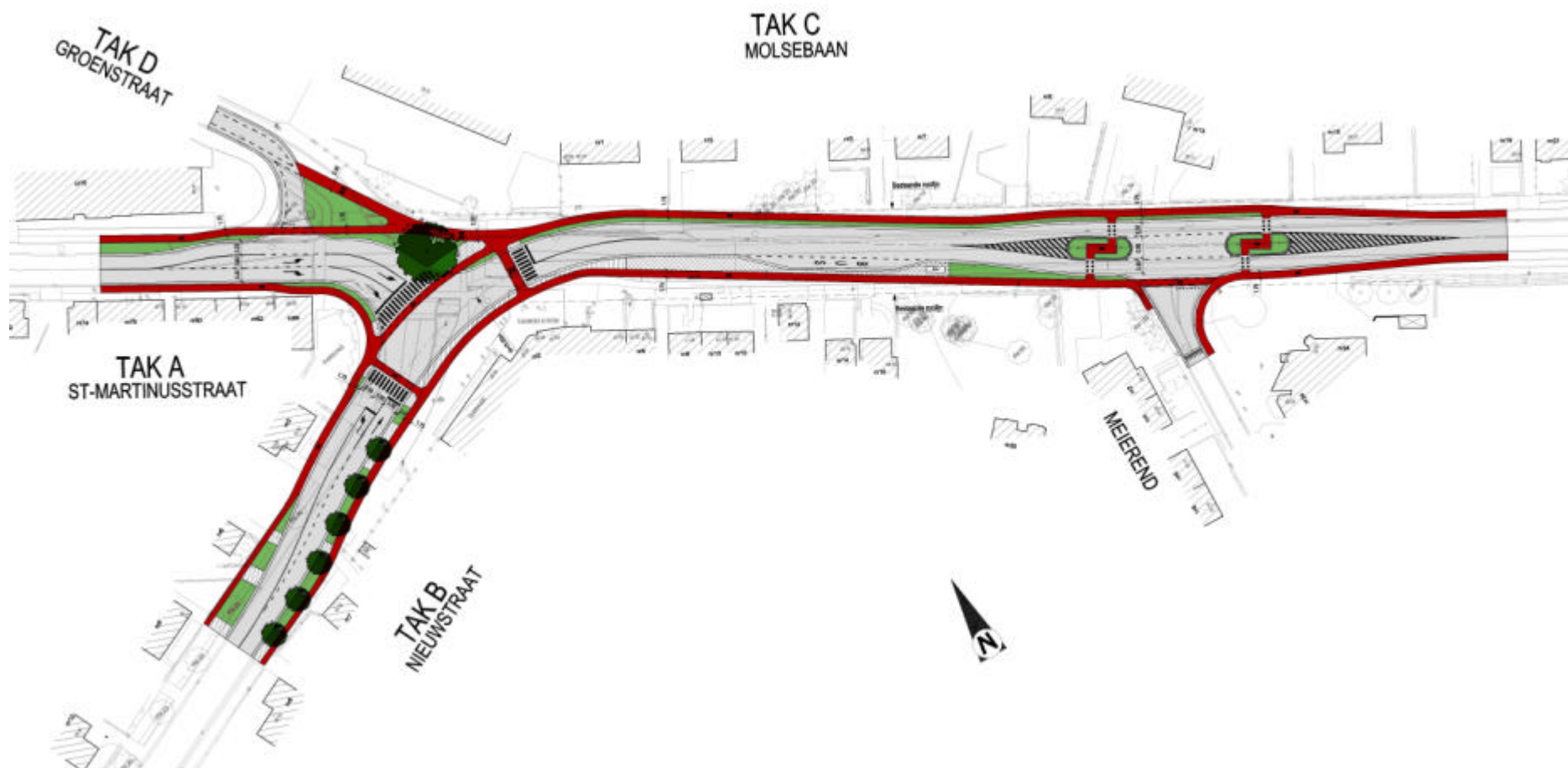
2.2.1.3. Afspraken met AWW

Op de gemeentelijke begeleidingscommissie van 29 oktober 2003 werd een bochtstraat van 150 m door Afdeling Verkeerskunde gevraagd. Op 29 juni 2004 werd afgesproken tussen alle betrokkenen om een straal van 70 m te hanteren. Er werd door de gemeente gevraagd om geen innemingen ter hoogte van het benzinestation te voorzien. Dit impliceert dat er geen vrijliggend fietspad zou worden gecreëerd. AWW zou nagaan of het benzinestation binnen de rooilijnen is ingeplant.

2.2.1.4.

Er is toch gepoogd om een fietspad te creëren met een kleine veiligheidsstrook (70 cm) ter hoogte van het benzinestation. Zelfs zonder deze veiligheidsstrook zullen wagens op het fietspad geparkeerd staan tijdens het tanken. Dit is niet aanvaardbaar, zodat er een meer structurele oplossing dient te worden gezocht tijdens het ontwerpproces. Dit dient in overleg met het lokaal bestuur en de exploitant / eigenaar van het benzinestation te gebeuren.

2.3. GRONDPLAN



2.3.1. MATERIALEN

- Rijksweg : asfaltverharding
- Fietspad : rode dubbelklinkers 220x220
- Voetpad : grijze dubbelklinkers 220x220 of betontegels 300x300
- Oprit : grijze klinkers 110x220

2.3.2. GROEN

- groenvakken : lage beplanting met weerstand tegen strooizouten (bijv. Lonicera nitida 'Maigrün' of heesterroos 'Bonica 82')
- laanboom : een grote solitaire boom (bijv. linde, eik, paardenkastanje ...)
- spillen / veren : bijvoorbeeld Carpinus betulus 'Fastigiata'

3. KOSTENRAMING

Budgetraming van de voorgestelde ingrepen:

- | | |
|---|-------------|
| - Wegenis (inclusief verharding, riolering, signalisatie en groen; exclusief onteigeningen) | 675.000,- € |
| - Verlichting (AOSO) | 80.500,- € |

Algemeen totaal	755.000,- €
-----------------	-------------

4. BIJLAGEN

4.1. GRONDPLAN

Plannummer 04 – 003789 versie C1 d.d. 17-11-2004

4.2. VERSLAGEN

Gemeentelijke begeleidingscommissie 19 maart 2004

Gemeentelijke begeleidingscommissie 9 juni 2004

Bilateraal overleg 29 juni 2004

VERGADERVERSLAG

Onderwerp

Retie kruispunten
Molsebaan(N18)-Nieuwstraat
Peperstraat(N18)-Kloosterstraat(N123)

Projectnummer

1104-1201

Verzenddatum

25-11-2003

Plaats / datum bespreking

Retie gemeentehuis
vrijdag 19 maart 2004

Verslagnummer

Intern verslag

Opgesteld door

LLO

Ons kenmerk

Aanwezig

C. Schepens, burgemeester
P. Geuens, schepen
K. Adriaensen TD
L. Desmidt AWW Antwerpen,
Dienstkringingenieur
C. Hoebeeck AWW Antwerpen
R. Vos ArcadisGedas
Verontschuldigd

Verdeling

TV3V

-

Zoals reeds besproken op een GBC zal voor de aanpak van deze zwarte punten in verschillende fasen gewerkt worden.

- In een eerste fase zal het kruispunt N18(Zuid) worden uitgewerkt samen met twee andere punten op de ring nl. het kruispunt ring met de kasteelstr. (N123) richting Kasterlee en het kruispunt ring met de Geelsebaan (N118).
- In een tweede fase zal het resterende ringsegment Tussen de N18-noord en de N118-noord worden aangelegd.(AWV)
- Herinrichting van de centrumstraten(gemeente)

Voor de twee bijkomende kruispunten in de eerste fase is het nog niet duidelijk wie deze verder gaat uitwerken. Voor AWW blijkt de timing niet haalbaar, het zou dus aangewezen zijn dat deze punten door TV3V mee werden opgenomen. Lieven Desmidt zal deze overdrachtprocedure opstarten b.m.v. een schrijven aan dhr. Verheyden maar kan niet garanderen dat de overdracht effectief zal gebeuren.

Betreffende het kruispunt N18(Zuid) werd door TV3V een voorstel uitgewerkt. C. Hoebeeck stelt de noodzaak van een VRI en de linksafstrook komende van het centrum in vraag.

Verder wordt aangehaald dat het verkeer komende van Postel en richting Mol wil, nog steeds door het centrum wordt gestuurd. Het idee wordt

geopperd om dit verkeer via de Groenstraat af te leiden naar de ring. Hierbij zou de Groenstraat rechtstreeks op de ring aansluiten en de Martinusstraat via een T-aansluiting op de Groenstraat. Dit voorstel is volgens de gemeente momenteel zeker niet haalbaar. De Groenstraat is niet gedimensioneerd om dit verkeer te kunnen verwerken en het concept zou teveel tegenstand ondervinden van de handelaars in de Martinusstraat. AWW acht de PAC van half april niet haalbaar voor dit kruispunt. Het concept van dit kruispunt hangt te veel samen met de andere kruispunten op de ring om dit afzonderlijk te kunnen beschouwen. AWW stelt voor om een concept en startnota uit te werken voor de 3 punten, grondig onderbouwd vanuit verkeerskundig standpunt en rekeninghoudend met een aantal woonstraten die uitkomen op de ring. Dit voorstel dient eerst op een GBC besproken te worden die in Retie zelf kan doorgaan vooraleer het op een PAC gebracht wordt.

**Gemeentelijke Begeleidingscommissie - Gemeente Retie**
9 juni 2004

Provincie : **Antwerpen**
Gemeente : **Retie**
Kruispunt / wegvak : **N18 St. Martinusstraat met Nieuwstraat (1104)**

Projectnr. TV 3V : **1104**
Prioriteitscijfer : **28 (8)**

Plaats : **Retie**

1. Aanwezigen

Patrick Geuens Schepen Openbare Werken Retie
Kris Adriaensen TD Retie
Marc Jossa verkeersdeskundige TV3V
Dirk Smets provinciaal coördinator TV3V
Linda Loomans projectleider TV3V
Catherine Hoebeeck AWW mobiliteitsbegeleider
Adri Versteynen AWW-district

André Meuris AWW-district

Verontschuldigd

Lieven Desmidt AWW-dienstkringingenieur

2. Bespreking :**- Inleiding (Dirk Smets)**

Bij de uitwerking van oplossingen voor het gevaarlijk punt op de N18 (TV3V) en de naastliggende kruispunten op de N118 en N123 (AWV) is de visie rond de toekomstige ringstructuur belangrijk.
De samenhang van deze punten is duidelijk benadrukt in de GBC - vergadering 29/10/03.

Teneinde de coherentie tussen beide projecten te waarborgen heeft TV3V in samenspraak met AWVA één startnota opgemaakt voor de 3 kruispunten.

De concrete uitwerking en detaillering voor de punten op de N118 en N123 zal verder door AWW gebeuren.

- Toelichting van de startnota (Marc Jossa).

conclusie:

TV3V stelt voor om de kruispunten als volgt in te richten:

- *N18 (zuid) : een T-kruispunt met VRI
- *N118 en N123: een éénstrooksrotonde

De burgemeester merkt op dat door de Groenstraat vooral in de zomer veel toeristisch verkeer passeert.

Vermoedelijk zal dit probleem opgelost zijn bij uitbouw van de ringstructuur, dit kan ook op gemeentelijk niveau opgelost worden door bv enkelrichting.

- Bespreking plan N18 - Nieuwstraat (TV3V)

Zowel AWW als de gemeente zijn akkoord met het concept (T-aansluiting, VRI)

Volgens AWW is de bochtstraal te klein. De bocht zit wat gewrongen tussen het benzinestation en de bebouwing langs de Nieuwstraat en Molsebaan. AWW stelt voor om verschillende varianten uit te werken met een ruimere bochtstraal ofwel door inname t.h.v. benzinestation ofwel door inname van de voortuinen in de Molsebaan door de as van de N18 (evt. de Nieuwstraat) te verschuiven.

Er wordt geopteerd om het kruispunt N18-Meierende mee op te nemen en hier een poort te creëren zoals beschreven in het mobiliteitsplan. (grens bebouwde kom). Hierdoor wordt een degelijke aansluiting van de fietsinfrastructuur gerealiseerd.

In de Molsebaan is er weinig of geen parkeerbehoefte, het profiel mag gewijzigd worden.

I.v.m. de linksafslagstrook in de Martinusstraat ontstaat er een discussie of deze al dan niet noodzakelijk is.

- Bespreking plannen N123 / N118 (AWV)

De fietspaden los van de rotonde maar fietsers wel in de voorrang = OK

De straal / overrijdbaar maken van het middeneiland dient nagekeken te worden i.f.v. R2 –route (uitzonderlijk vervoer). De straal bedraagt nu 18.5 m

De middengeleiders zijn nu vrij smal om zich te kunnen opstellen

De bypass op de rotonde van de N118 is vermoedelijk niet nodig

3. Beslissing GBC

Kruispunt N18



De voorstellen van enkele varianten met ruimere bochtstralen voor het kruispunt N18-Nieuwstraat zullen 29 juni besproken worden.

Indien het kruispunt van de N18-Nieuwstraat gerealiseerd wordt vóór de twee rotondes, kunnen er voor de tussenperiode lichten geplaatst worden op de 2 andere kruispunten.

Kruispunt N118 en N123

AWVA zal de plannen nog aanpassen.

De startnota en plannen zullen in augustus besproken worden op een PAC

4. Overzicht adviezen in verband met bovenstaande beslissing

Gemeente	: Akkoord
Afdeling Wegen Antwerpen	: Akkoord
TV 3V	: Akkoord



Overlegvergadering- Gemeente Retie 29 juni 2004

Provincie : **Antwerpen**
Gemeente : **Retie**
Kruispunt / wegvak : **N18 St. Martinusstraat met Nieuwstraat (1104)**
:
Projectnr. TV 3V : **1104**
Prioriteitscijfer : **28 (8)**
Plaats : Retie

1. Aanwezigen

Patrick Geuens	Schepen Openbare Werken Retie
Linda Loomans	projectleider TV3V
André Meuris	AWV-district

Verontschuldigd

Catherine Hoebeeck	AWV mobiliteit
Lieven Desmidt	AWV dienstkringenieur
Adri Versteynen	AWV distriktschef
Marc Jossa	TV3V Verkeersdeskundige
Dirk Smets	TV3V Provinciaal Coördinator

2. Bespreking :

Tijdens de GBC van 9 juni 2004 werd een ontwerpplan voorgelegd van het betreffende kruispunt waarbij een bochtstraal van 25 m werd aangenomen. Er werd besloten de bochtstraal te vergroten en een aantal varianten voor te leggen i.f.v. de nodige innamen.

Volgende voorstellen werden door TV3V uitgewerkt en besproken.

- o **Voorstel 1** : Behoud van de assen van de Nieuwstraat en de N18 met bochtstraal 70 m. Er zijn enkel innamen nodig t.h.v. het benzinestation. Indien geopteerd wordt voor een bochtstraal van 150 m zoals tijdens de GBC van 29 oktober 2003 werd voorgesteld, zullen niet enkel het benzinestation maar ook de gebouwen daarnaast moeten ingenomen worden.
- o **Voorstel 2** : Verschuiven van de as Molsebaan en bochtstraal 70m. De meeste innamen dienen te gebeuren langs de Molsebaan (voortuinen) maar er zijn nog steeds innamen nodig t.h.v. het benzinestation.

- o **Voorstel 3** : Verschuiven van de as Molsebaan en de nieuwstraat en bochtstraal 70 m. Er zijn geen innamen nodig t.h.v. het benzinestation maar er is geen ruimte voor een vrijliggend fietspad. Er zijn innamen nodig van de voortuinen in de Molsebaan en van de woning in de Nieuwstraat over het benzinestation. De woning in de Nieuwstraat is nog vrij recent en staat nog niet ingetekend op de beschikbare grondplannen. Ingeschat wordt dat een groot deel van de voortuin dient ingenomen te worden.

Retie

De gemeente wijst op het belang van het benzinestation. Het vormt een bron van inkomen voor 3 gezinnen. De gemeente wenst het benzinestation te behouden en opteert dus voor voorstel 3.

AWV

Volgens AWV is een bochtstraal van 70 m nog net aanvaardbaar en is er dus geen bezwaar tegen voorstel 3.

AWV kijkt nog na of het benzinestation (vooral het tankgedeelte) nu volledig binnen de huidige rooilijnen is ingeplant.

3. Overzicht adviezen in verband met bovenstaande beslissing

Gemeente	: Akkoord
Afdeling Wegen Antwerpen	: Akkoord
TV 3V	: Akkoord