

# RINGWEG VAN RETIE

## (VER)ZOENT DE OMGEVING



**colofon**

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

opdrachtgever:



Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen – [www.provant.be](http://www.provant.be)

projectleider: Marc Vanhee

opdrachthouder:



Antwerpseweg 1, 2440 Geel – [www.iok.be](http://www.iok.be)

projectteam: IOK Plangroep en IOK Technische Dienst

coördinatie: Ir. Greet De Ruyscher

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

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

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

# 1 Inleiding

## ***Doel en aanleiding van de studie***

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

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

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

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

## ***Krachtlijnen van het voorontwerp***

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

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

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

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

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

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

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

### ***Vervolgtraject***

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

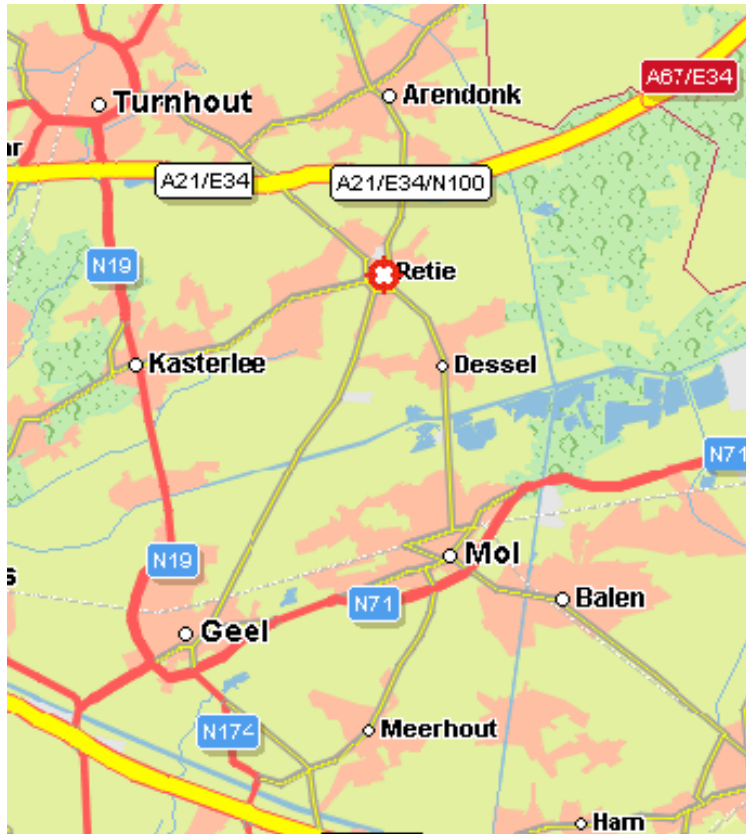
Met dit voorontwerp is een belangrijke stap gezet in het concreet maken van de mobiliteitsvisie zoals opgenomen in de provinciale studie van de N118.

De projectleider

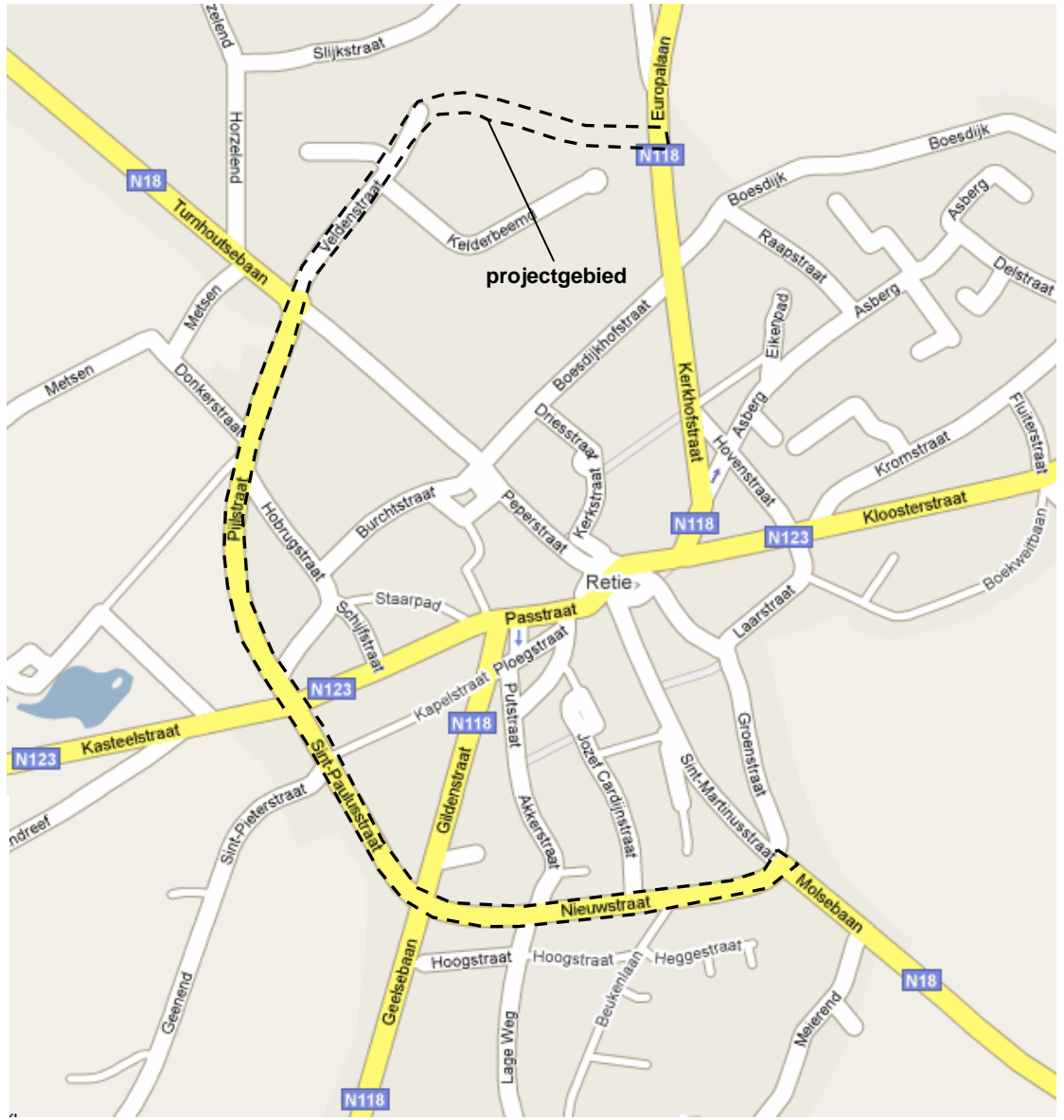
Marc Vanhee

Juli 2009

## 2 Situering en stratenplan



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



### 3 Bestaande ontsluiting en inrichting



#### **Bestaande ontsluitingsstructuur**

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

Volgens de huidige wegcategorisering<sup>1</sup> wordt zowel het doorgaand verkeer (bijv. vrachtwagens en auto's vanuit de omgeving die via Retie van en naar de E34 in het noorden rijden) als het bestemmingsverkeer (bijv. bewoners) door het centrum van Retie gestuurd. De N18 (zuidelijk deel) en N118 (noordelijk deel) worden gecategoriseerd als secundaire weg type II (verzamenen van verkeer naar het hogere wegennet), de N18 (in noordelijke richting) als secundaire weg type III (drager van een belangrijke fiets- en openbaarvervoerverbinding). Het zuidelijk deel van de N118 en de ring rond Retie maken deel uit van het lokale wegennet.

#### **Huidige belasting**

De huidige wegbelasting<sup>2</sup> bevestigt de categorisering, maar geeft ook aan dat de ringstructuur een belangrijke belasting heeft (en een rol speelt in de afwikkeling van doorgaand verkeer). De N18 en de ring zijn zwaarder belast dan de N118<sup>3</sup>. Het aandeel vrachtverkeer op de N18 en N118 ligt overdag tussen 15% en 20%.

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

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

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

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





### **Bestaande kruisingen**

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

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

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

Volgens de studie 'Wegwerken gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' liggen er 2 gevaarlijke kruispunten in Retie<sup>4</sup>:

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



### **Bestaand openbaar vervoer**

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

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

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

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

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



### **Bestaande fiets- en wandelnetwerken**

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

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

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



### **Bestaande routes vrachtverkeer en routes uitzonderlijk vervoer**

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

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

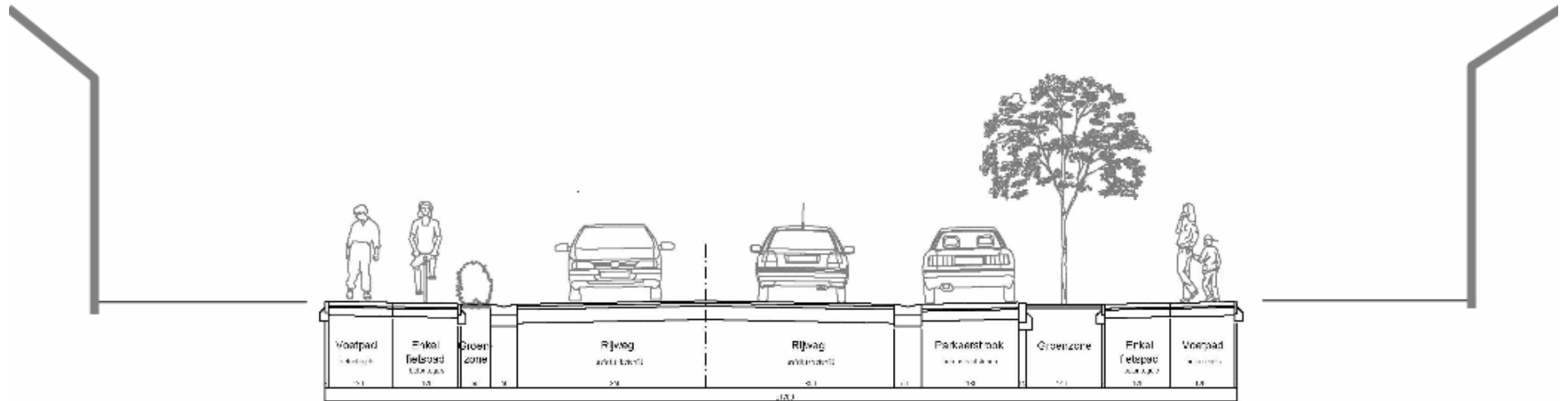
De N18 en de N123/N118 maken deel uit van een route voor uitzonderlijk vervoer klasse R2 (de routes werden aangeduid op naastliggende figuur), met een toegelaten tonnage van 180 tot 240 ton en een vrije hoogte van meer dan 5 meter.

### **Bestaande profiel en inrichting**



De wegen die de ring vormen zijn eerder residentiële woonstraten<sup>5</sup>, van een typische ringwegomgeving is geen sprake. Het dwarsprofiel bestaat uit een 2x1 rijbaan, aan één zijde geflankeerd door een verharde langspaarkeerzone, en tweezijdige vrijliggende eenrichtings fiets- en voetpaden. Het totale dwarsprofiel (van erfafscheiding tot erfafscheiding) is minstens 17 m breed. M.b.t. de inrichting en het gebruik kan het volgende opgemerkt worden:

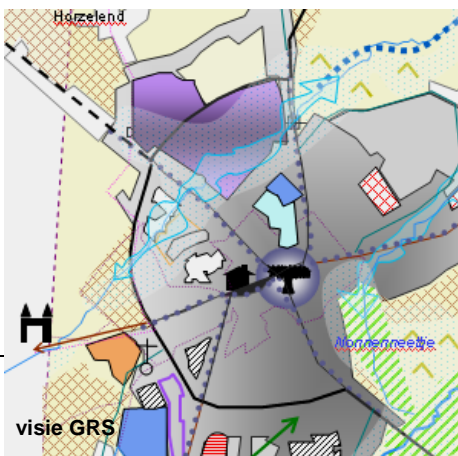
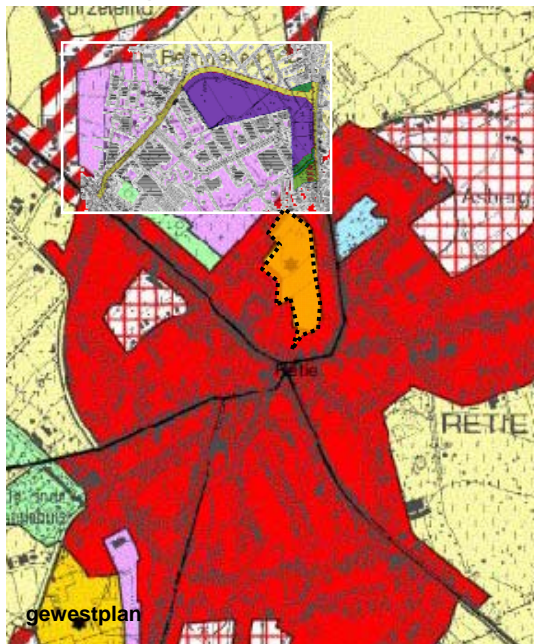
- Tussen de weg (en parkeerzone) en de fietspaden ligt een smalle groenstrook, op bepaalde plaatsen voorzien van laanbeplanting (bomenrij).
- De zone met de voet- en fietspaden is verhard en relatief ruim (2,40 m).
- De voortuinzone heeft een beperkte diepte van 4 m tot 5 m, begrensd met lage muurtjes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



**Bestaand profiel**

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

## 4 Planologische en juridische context



Het zuidelijk deel van de huidige ringstructuur (tussen de N18 en N123) ligt volgens het gewestplan<sup>6</sup> in woongebied. Het westelijk deel van de huidige ringstructuur vormt de grens tussen het woongebied van het centrum van Retie en het agrarisch gebied. Het noordelijk deel (inclusief de doortrekking tot de N118 in het noorden) ligt in het BPA De Bempdekens II (MB d.d. 17/11/2004). Dit BPA was een herziening van het BPA De Bempdekens (d.d. 06/11/1979), en voorziet naast de doortrekking van de ring ook in een uitbreiding van het lokaal bedrijventerrein de Bempdekens. In het centrum van Retie ligt BPA Gemeentepark (d.d. 1986).

In de visie van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Retie<sup>7</sup> wordt een doortrekking van de huidige ring tot op de N118 (noordelijk) voorzien, evenals een opwaardering van de huidige ringstructuur, dit in functie van een betere verkeersleefbaarheid voor het centrum van Retie. In de visie van het GRS wordt de ring gecategoriseerd als een secundaire weg type II, de invalswegen binnen de ring worden als lokale verzamelwegen aangeduid. Het GRS Retie volgt hiermee de gewenste wegcategorisering uit het mobiliteitsplan van Retie<sup>8</sup>.

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

In het kader van de studie 'Wegwerken gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' werd een verguningsaanvraag voor de heraanleg van het kruispunt Molsebaan-N18/Sint-Martinusstraat/Nieuwstraat ingediend (zie ook bijlage 1). De hoofdrijrichting wordt gewijzigd waardoor het lichtengeregeld kruispunt verschuift, fietspaden worden heraangelegd (deels dubbelrichting) en fietsoversteekplaatsen worden ingeplant, en voor de bus wordt een wachthaven voorzien<sup>9</sup>.



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

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

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

<sup>9</sup> Bron: projectfiche op [www.tv3v.be](http://www.tv3v.be).

## 5 Gewenste ontsluiting en inrichting

### *Toekomstige ontwikkelingen, gewenste ontsluitingsstructuur en categorisering*

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

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

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



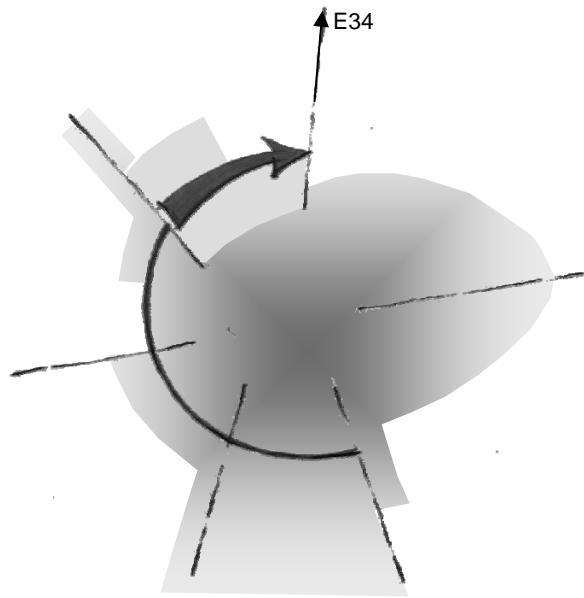
Dit leidt voor Retie tot een ontsluitingsstructuur zoals weergegeven op de figuur hiernaast. De N118 (buiten het centrum) en het westelijk en noordelijk deel van de ring zijn secundaire weg type II, de N18 (buiten het centrum) is een secundaire weg type III, het zuidelijk deel van de ring is een lokale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

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

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

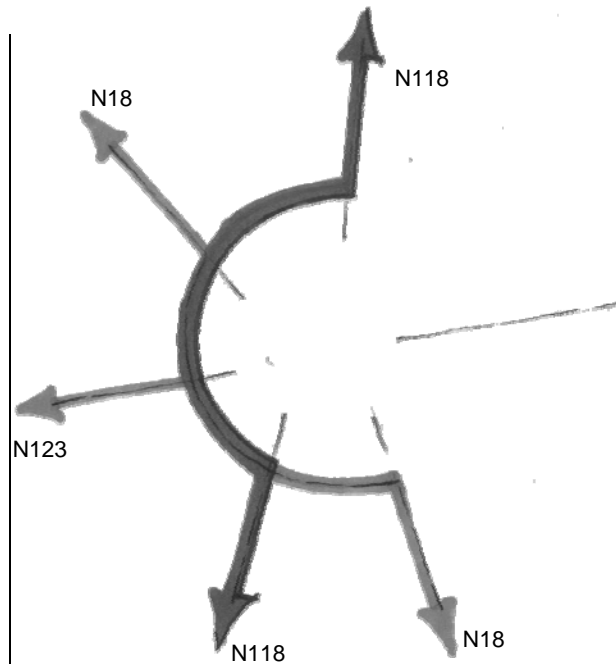
<sup>10</sup> Provincie Antwerpen–Dienst Mobiliteit, 'Mobiliteitsstudie voor de rol van de N118 (Geel-Mol-Dessel-Retie) voor de omgeving en de ontsluiting van de Kleinstedelijke Gebieden Geel en Mol - eindrapport', Vectris, november 2007. Deze studie kadert in de voorstudies met betrekking tot de afbakening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

## 5.1 Conceptelementen



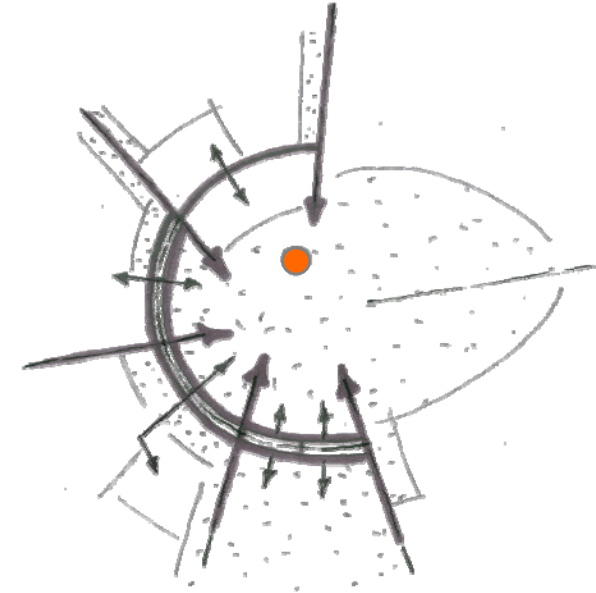
DOORTREKKING RINGWEG

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



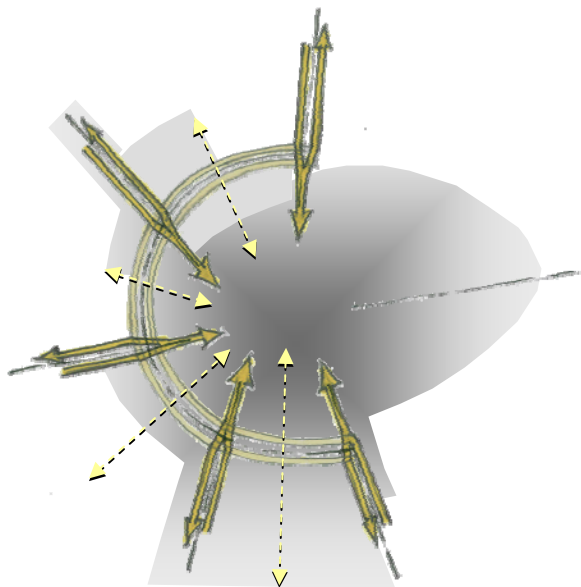
DOORGAAND VERKEER

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



LOKAAL VERKEER

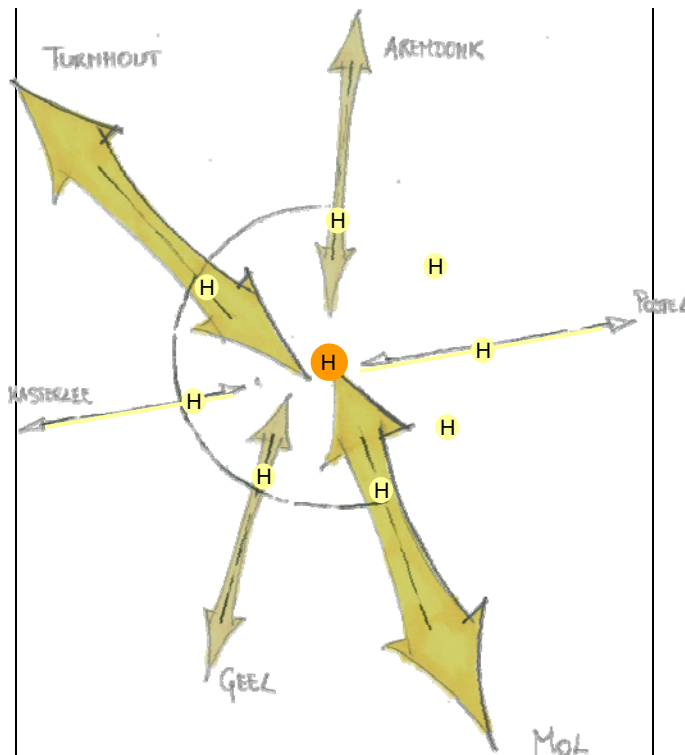
De invalswegen binnen de ring worden ingericht als aantrekkelijke woon- en centrumstraten (zone 30 en gemengd verkeer als filter). De ring verzamelt het lokaal verkeer en verdeelt het lokaal verkeer tussen het centrum en de gebieden buiten en langs de ring. Voor de functies langs de ring (hoofdzakelijk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



ONTSluiting FIETsverkeer

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

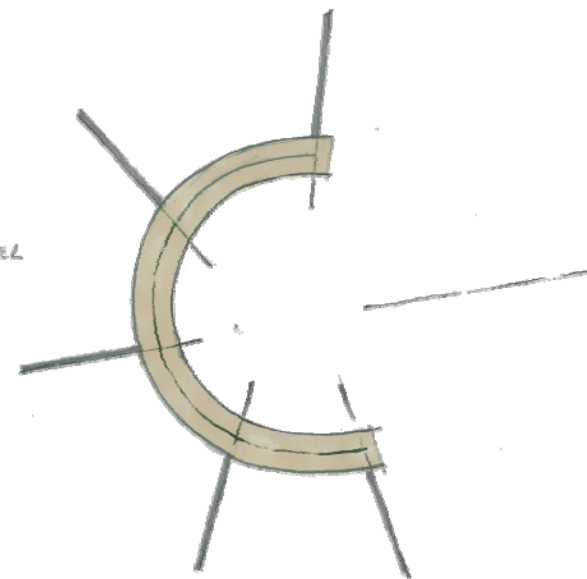
Het fietsverkeer langs de ring wordt gemengd op de ventwegen (in het noordelijk segment, ter hoogte van het lokaal bedrijventerrein, zijn dit exclusief fietspaden).



ONTSluiting OPENBAAR VERVOER

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

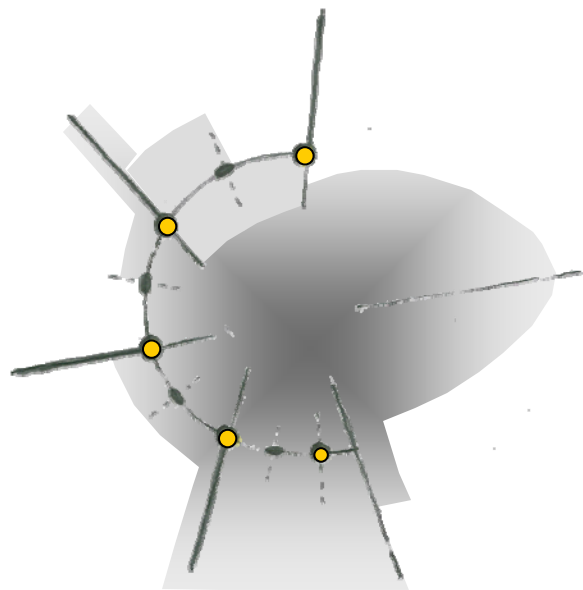
Door een herinrichting kunnen bushaltes veilig ingeplant worden op het openbaar domein en kan voldoende aandacht gaan naar de halte-infrastructuur. Bestaande bushaltes kunnen geïntegreerd worden in het nieuwe concept.



ÉÉN RUIMTELIJK BEELD OP BASIS VAN LEEFBAARHEIDS- EN VEILIGHEIDSASPECTEN

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

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

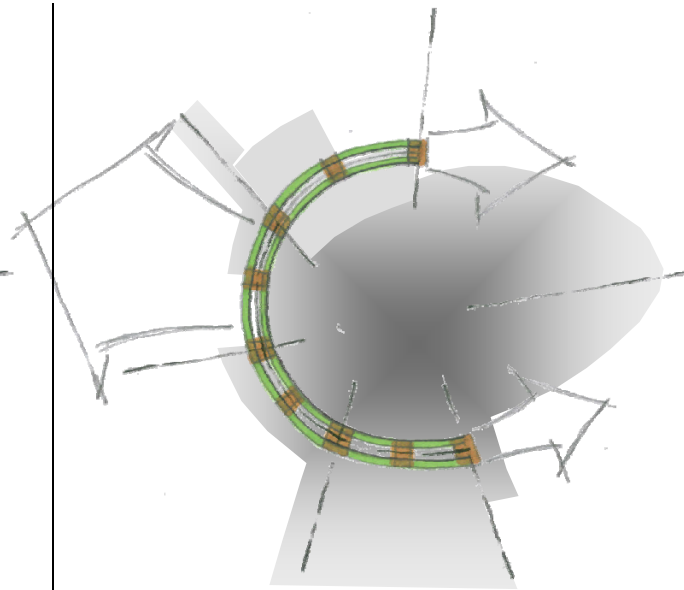


### ÉÉN LEESBAAR BEELD

D.M.V. KRUISPUNTHIËRCHIE EN VERLICHTING

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

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

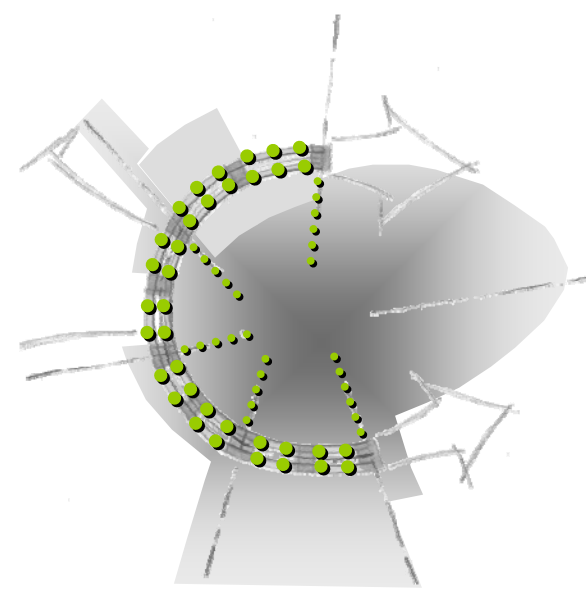


### ÉÉN AANTREKKELIJK BEELD

D.M.V. GERICHTE GROENSTRUCTUREN

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

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



### ÉÉN STRUCTUREREND BEELD

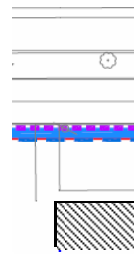
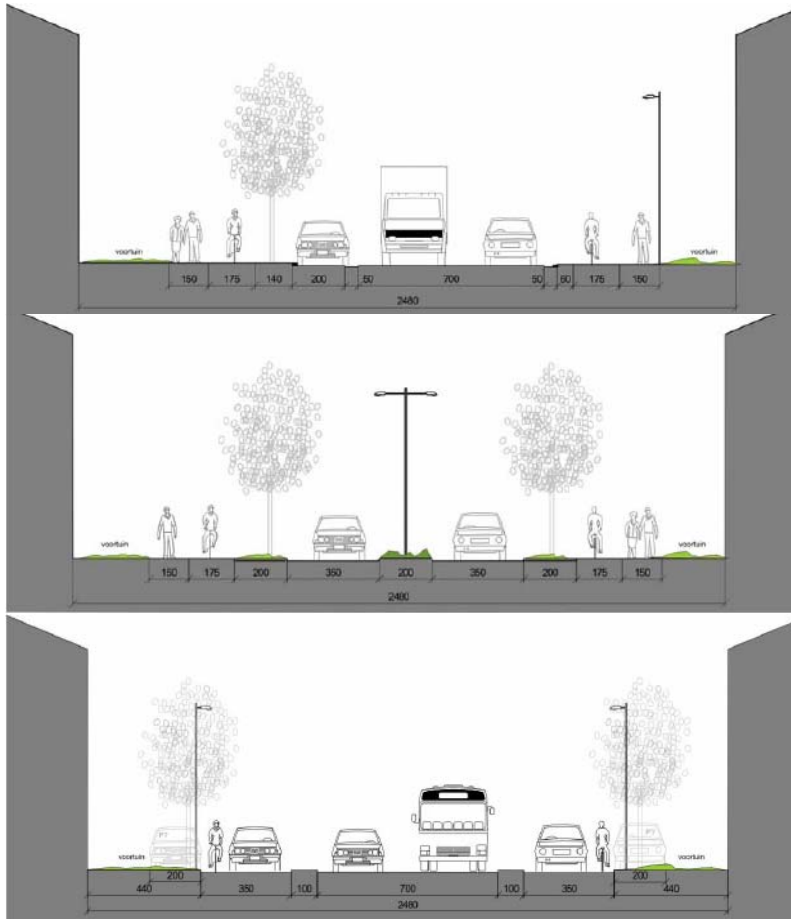
D.M.V. LAANBEPLANTING

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



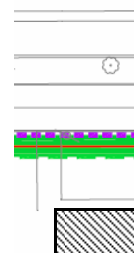
## Verkeerskundig: bespreking van de aangereikte wegprofielen

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



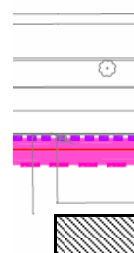
### Profiel 1: herprofilering bestaand wegprofiel

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



### Profiel 2: weg met middenbegeleider

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



### Profiel 3: weg met ventwegen

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

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

## Verkeerskundig: vertaling van de ontsluitingsstructuur

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



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

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

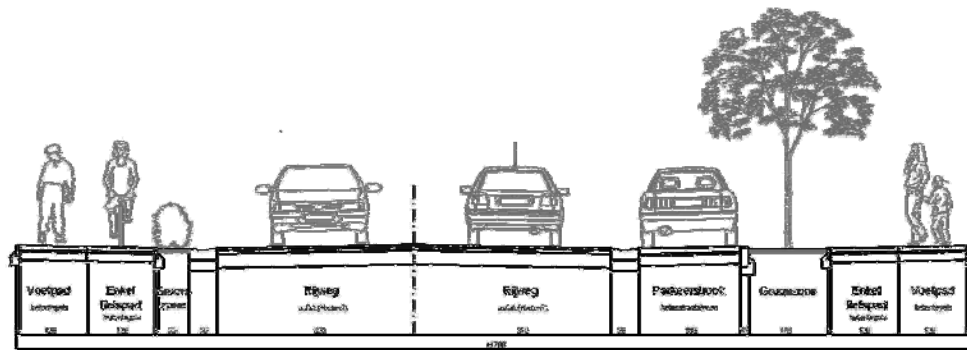
Retie-centrum wordt ontsloten via de (lokale) invalswegen. De overige lokale straten die uitkomen op de ventwegen worden in de mate van het mogelijke geknipt, of er wordt een aangepaste verkeerscirculatie voorzien die een eventueel gebruik als sluipteg naar het centrum ontmoedigt.



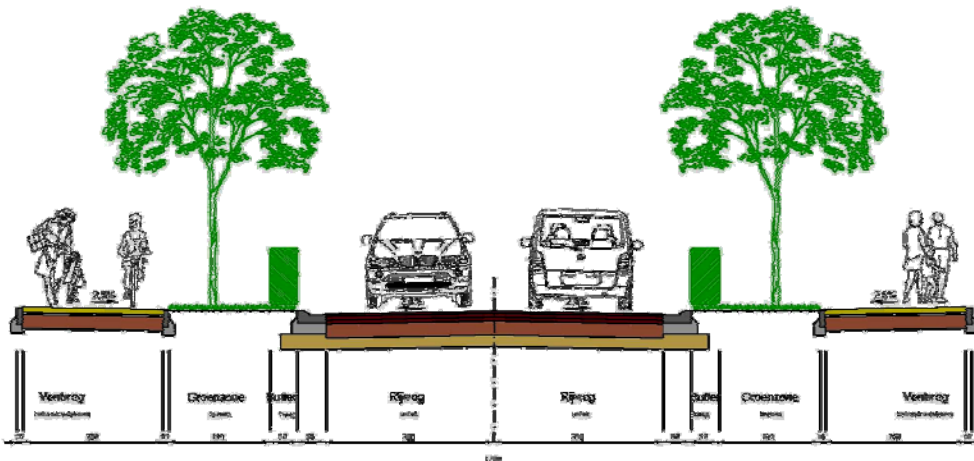
Volgende verkeerskundige ingrepen m.b.t. kruisingen en oversteken worden voorzien, van noord naar zuid:

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

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



**Bestaand profiel**



**Nieuw profiel**



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

### *Ambitieniveau 1 'aangepast profiel op maat van de omgeving'*

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

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

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

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

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

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

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

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



### **Ambitieniveau2 'groen verzoent en verdeelt'**

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

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

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



Eik



Plataan



Haagbeuk



Linde



Groene haag



Rood/bruine haag



Gras



Grasdallen



### **Ambitieniveau3 'verkeersleefbaarheid en ruimtelijke perceptie'**

#### Rotonde als centrumpoort, doorstromer, veilige oversteeek

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

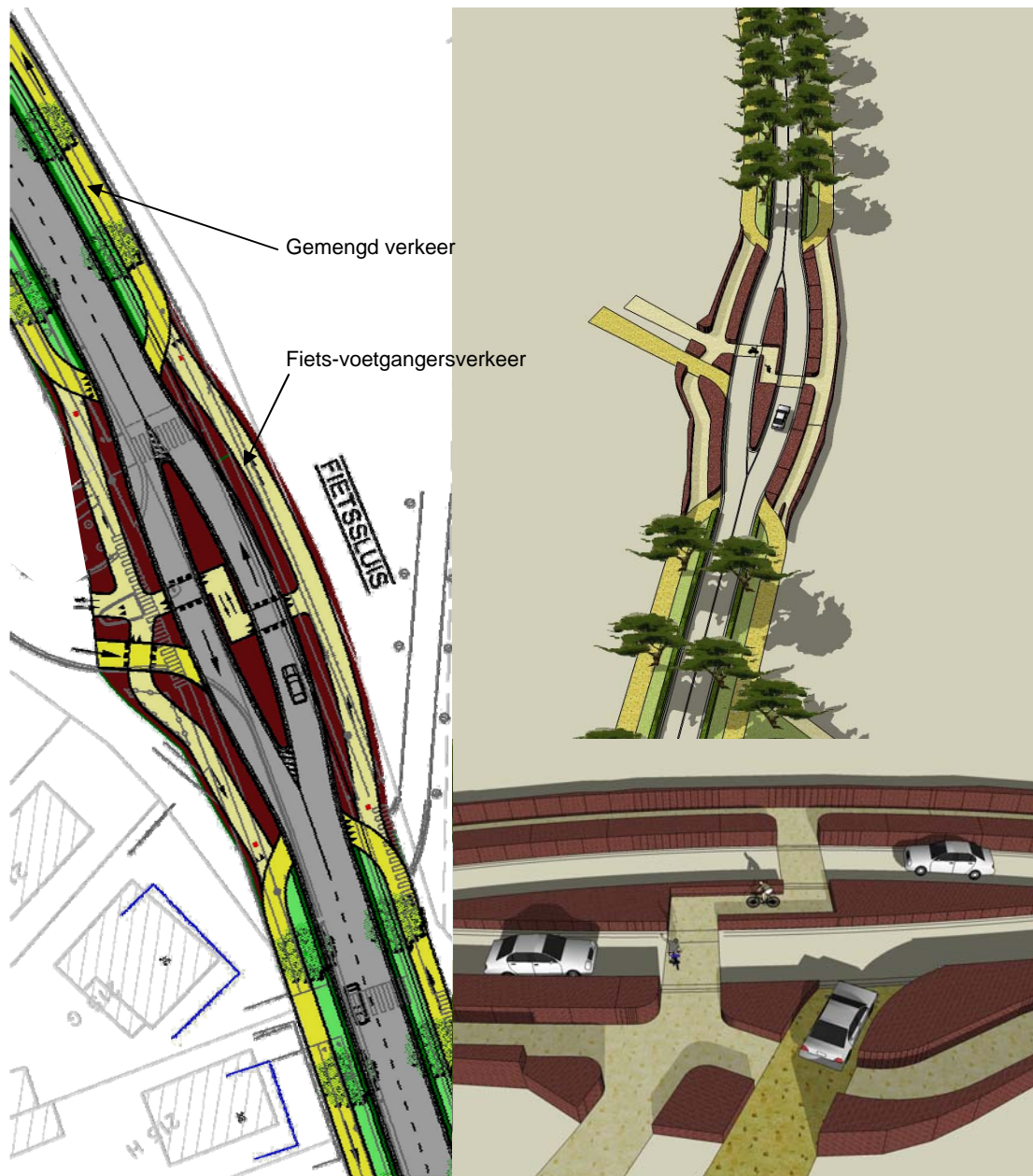
Doordat de invalswegen ook de ontsluiting van het centrum verzorgen, heeft de rotonde een zekere poortfunctie die het centrumgebied aankondigt.

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

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

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

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



### Fietssluis als veilige oversteeek

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

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

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

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



#### **Ambitieniveau4 'doorstromen aan gematigde snelheid'**

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

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

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

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

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







### **Ambitieniveau5 'van oprit naar woonerf'**

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

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





### ***Ambitieniveau6 'van invalsweg naar woonstraat'***

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

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

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

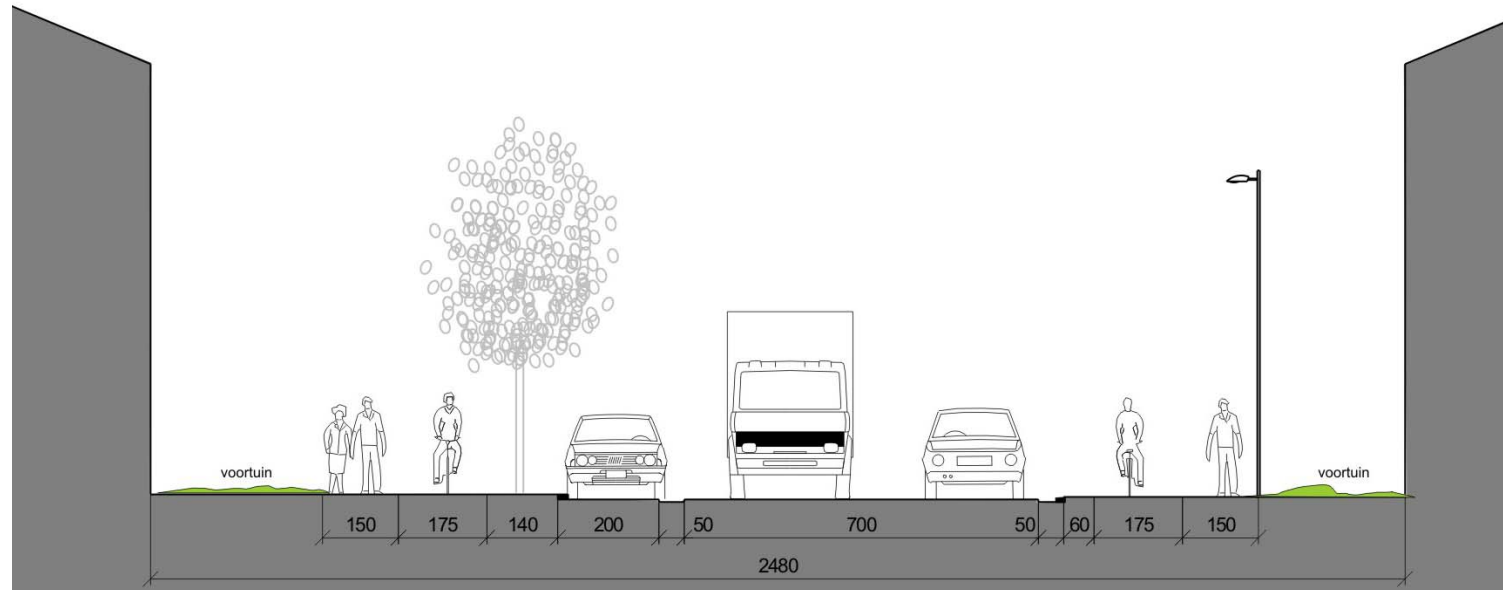
## 6 Bijlage

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

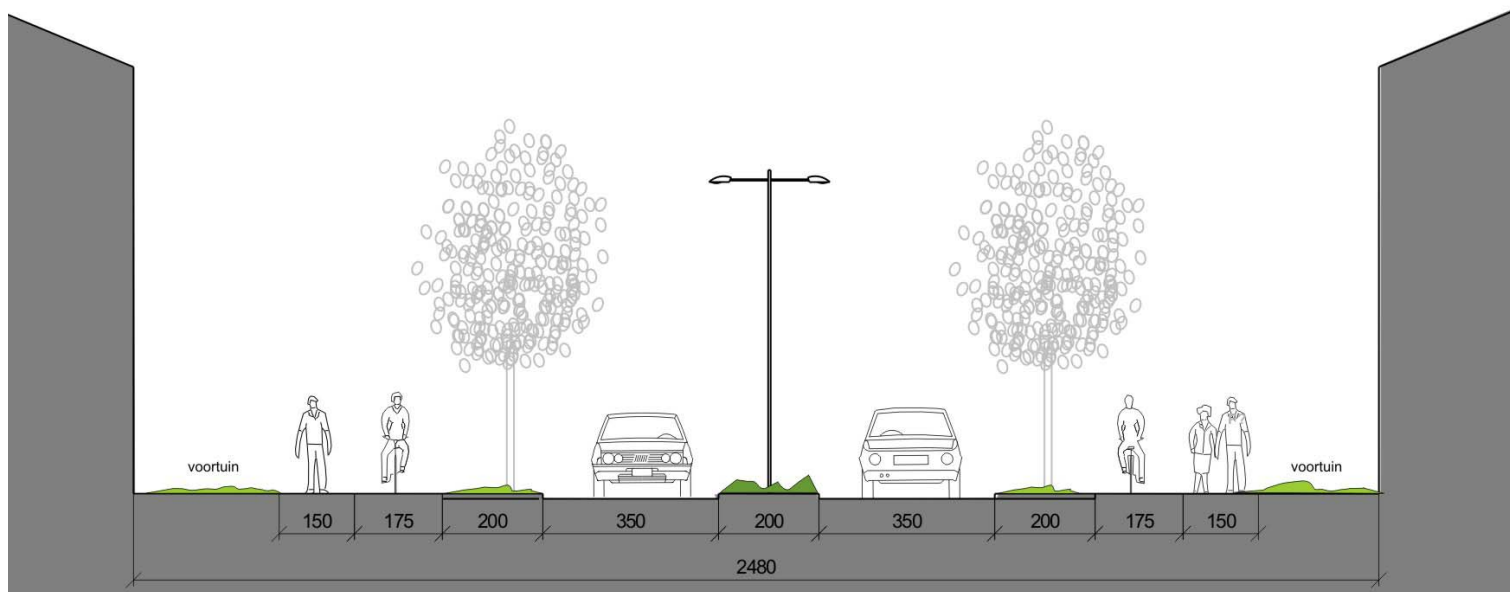


## 6.2 Bijlage 2: typeprofielen volgens de Mobiliteitstudie N118

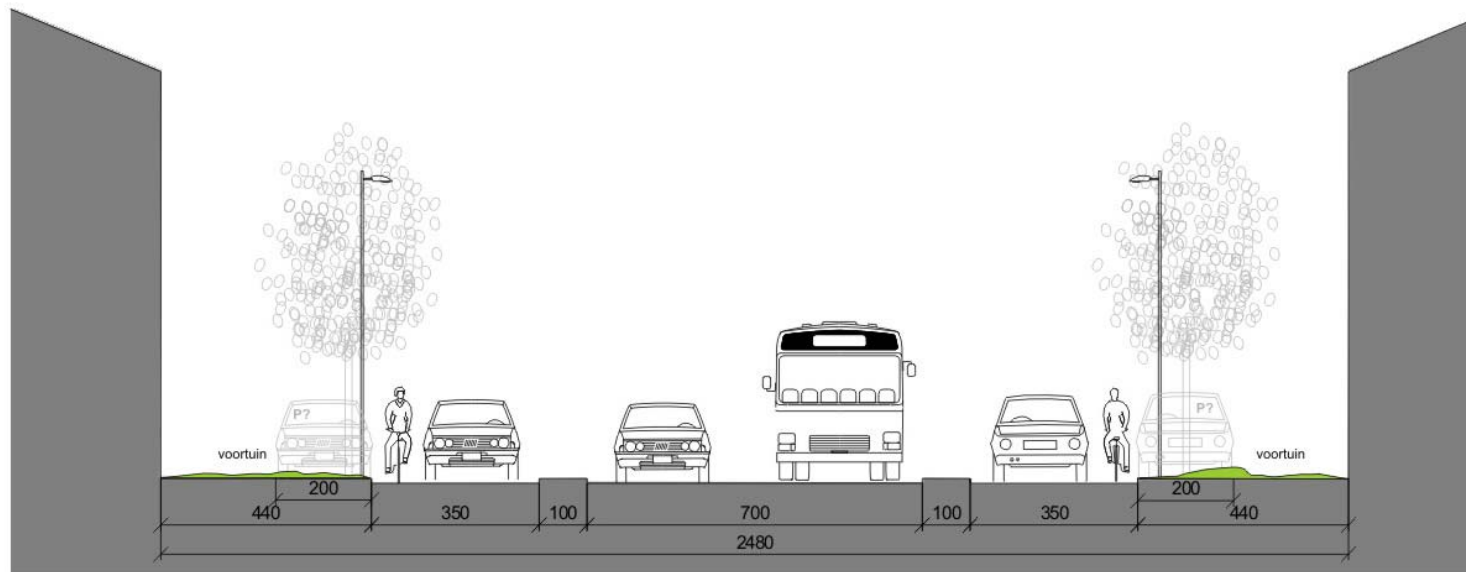
### Typeprofiel 1: herprofilering bestaand wegprofiel



**Typeprofiel 2: profiel met middengeleider**



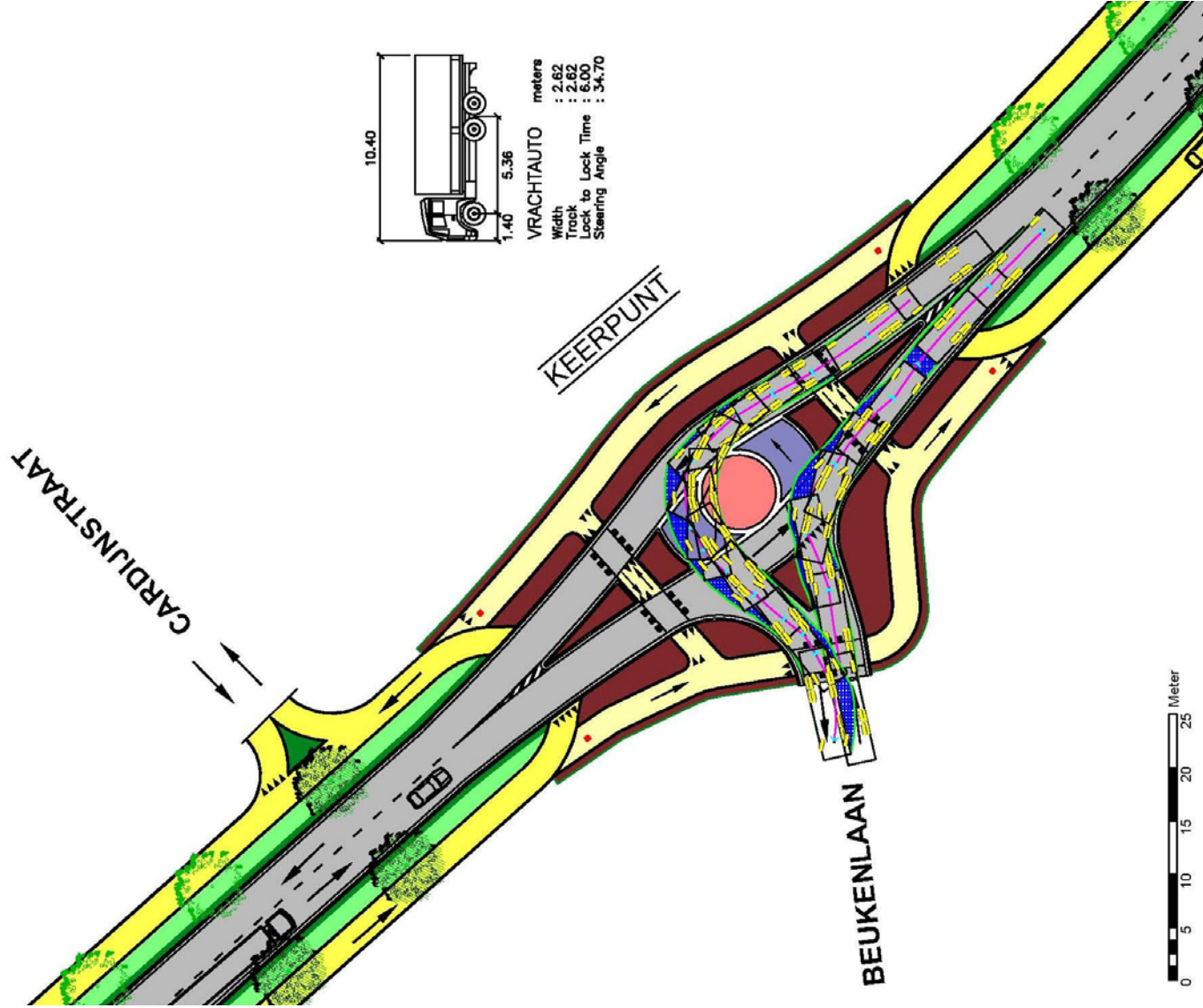
Typeprofiel3: profiel met ventwegen



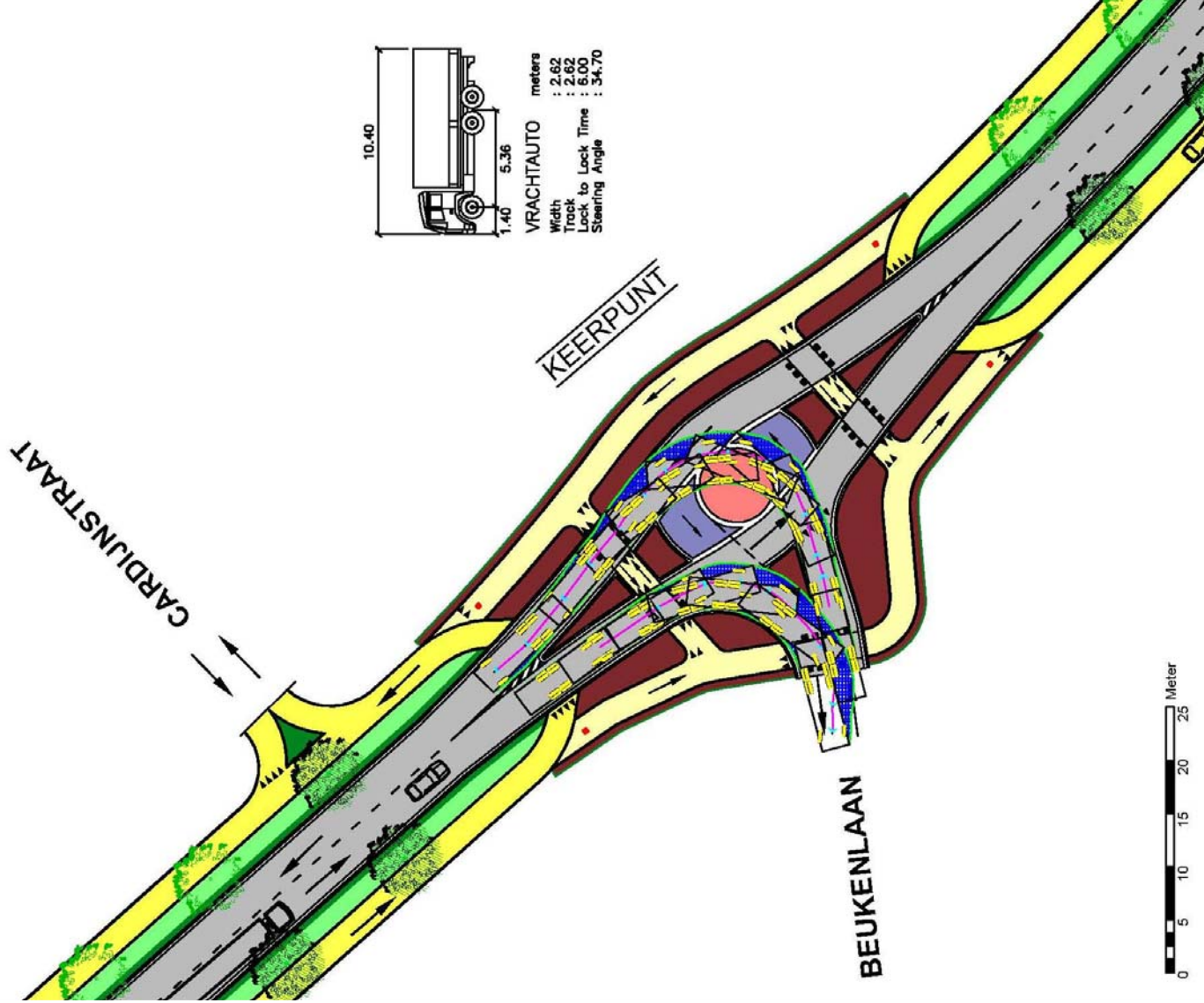
### **6.3 Bijlage 3: simulaties**

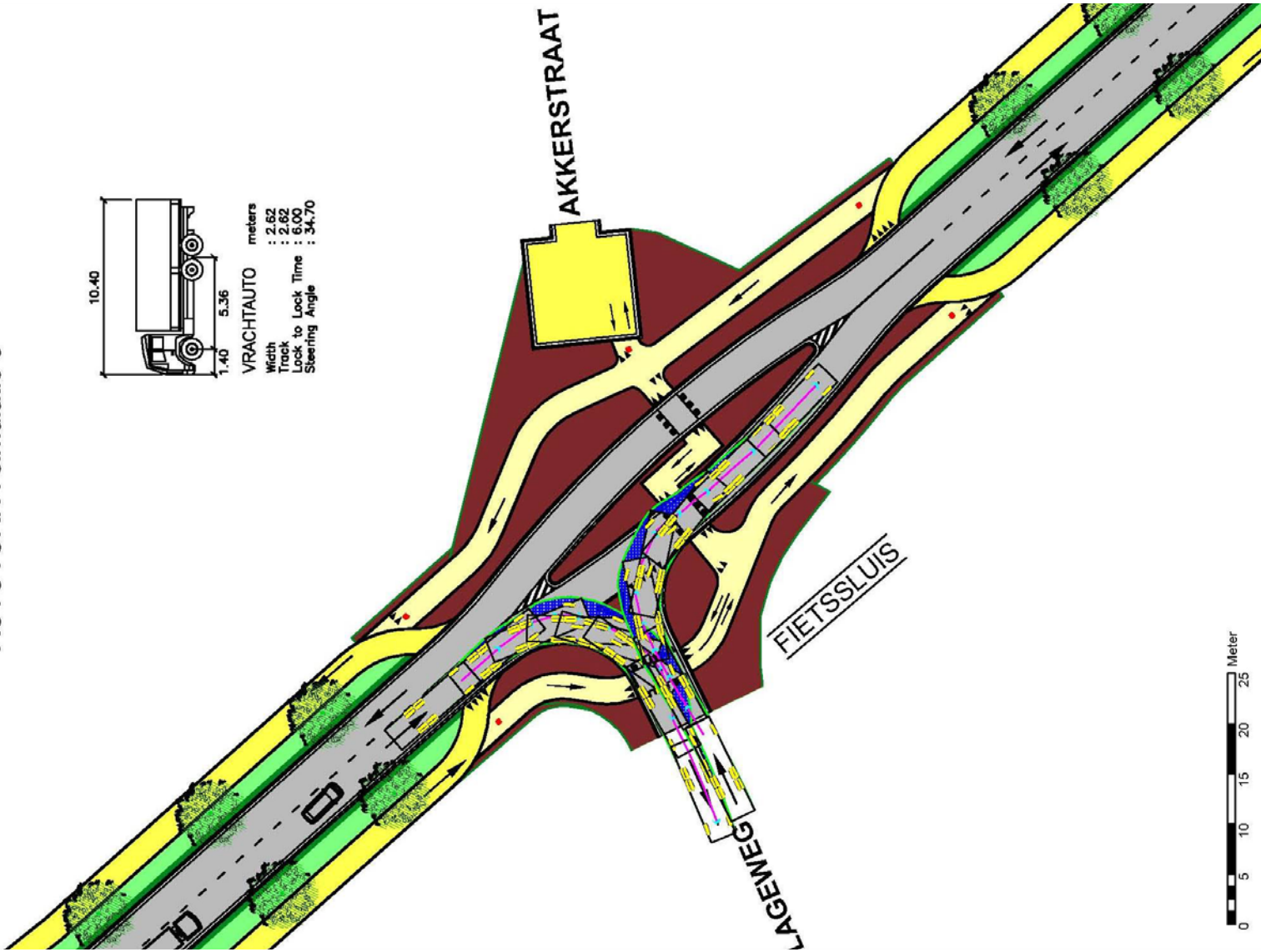
Het doel van de simulaties, op basis van vrachtauto's, is het aantonen dat afslaan bewegingen en draaibewegingen mogelijk zijn voor zowel autoverkeer als voor specifieke voertuigen zoals vuilniswagens, brandweerwagens, ... Het is geenszins de bedoeling doorgaand vrachtverkeer op lokale wegen toe te laten.

AUTOTURN : simulatie 1

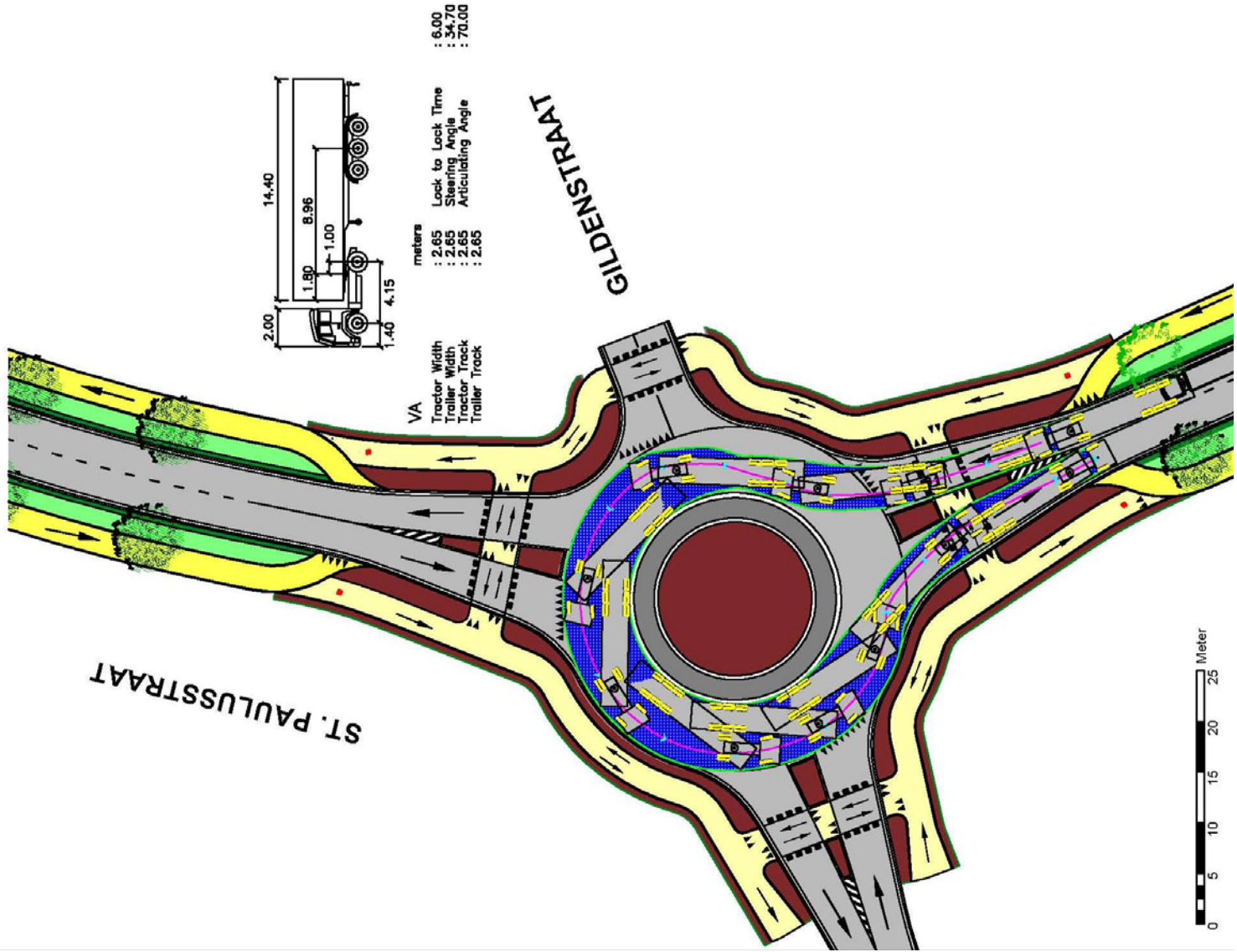


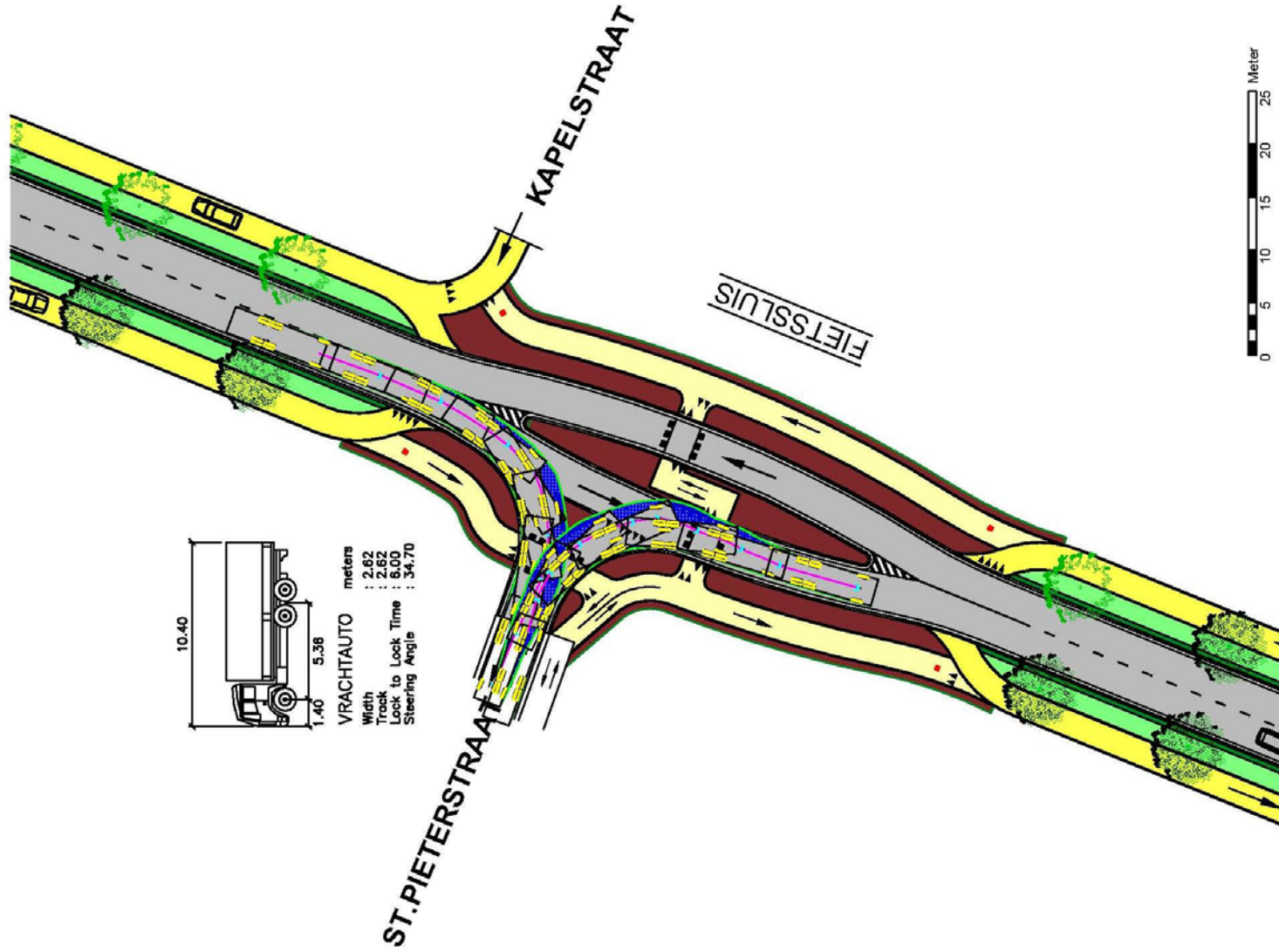


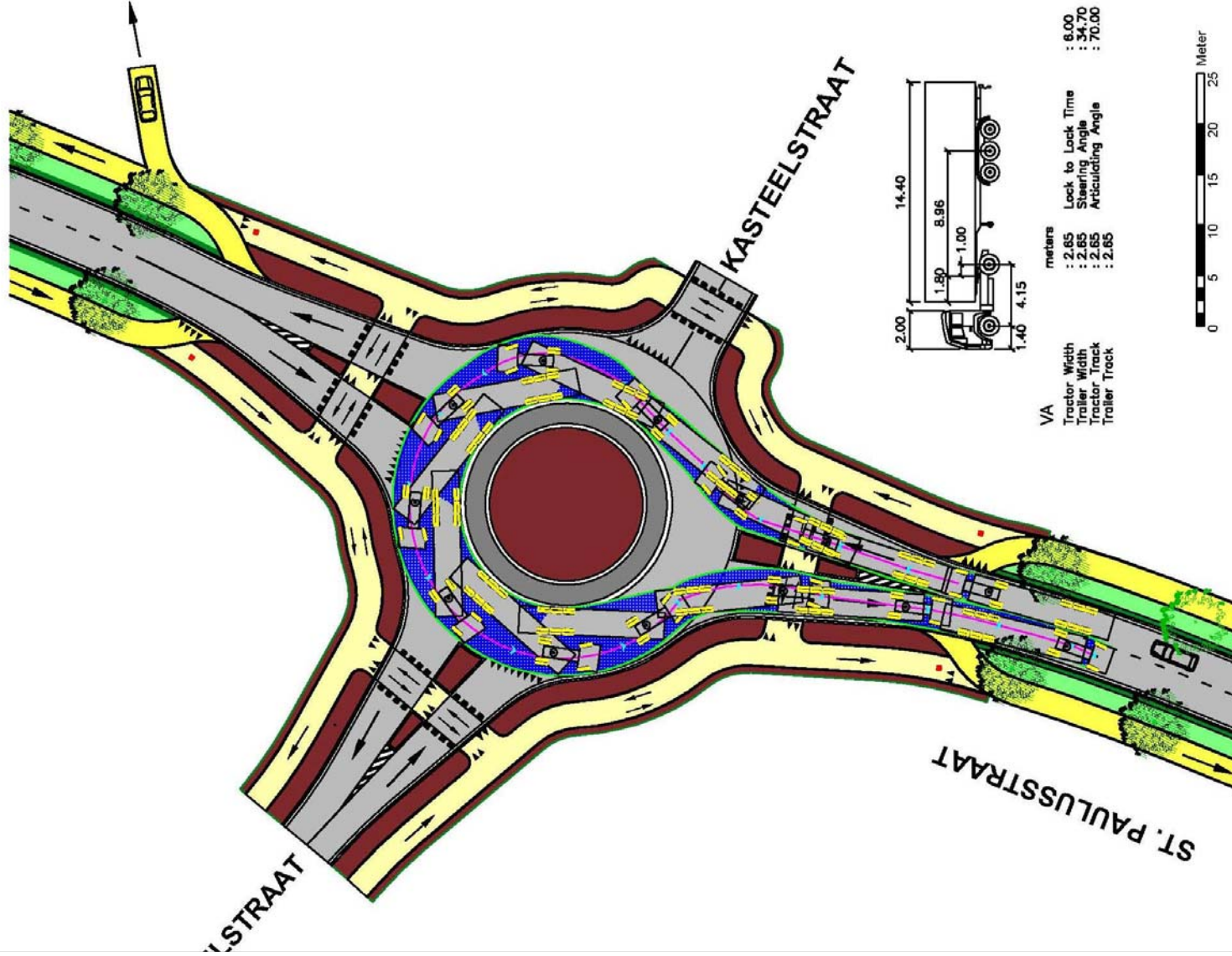


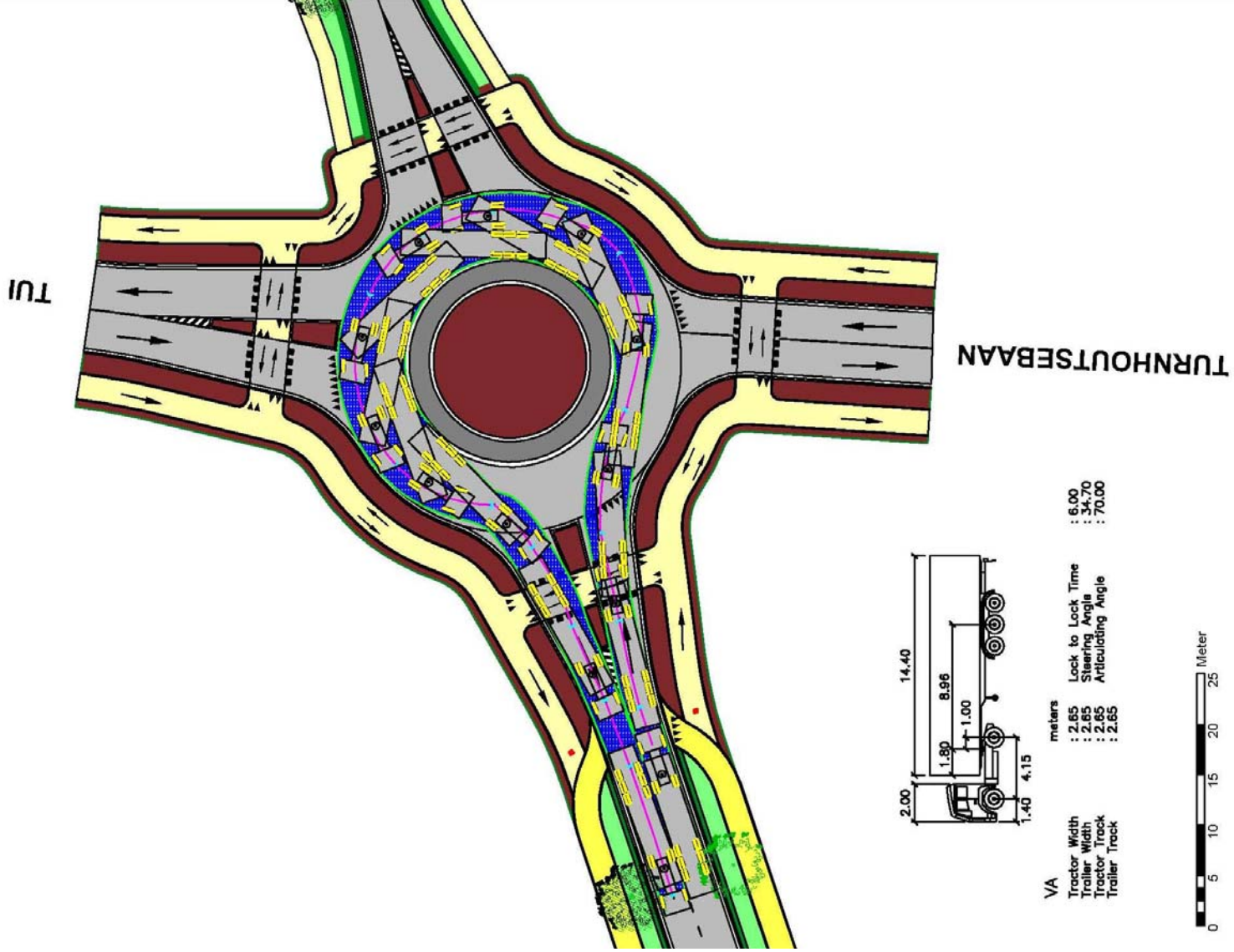


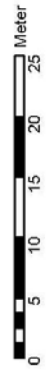
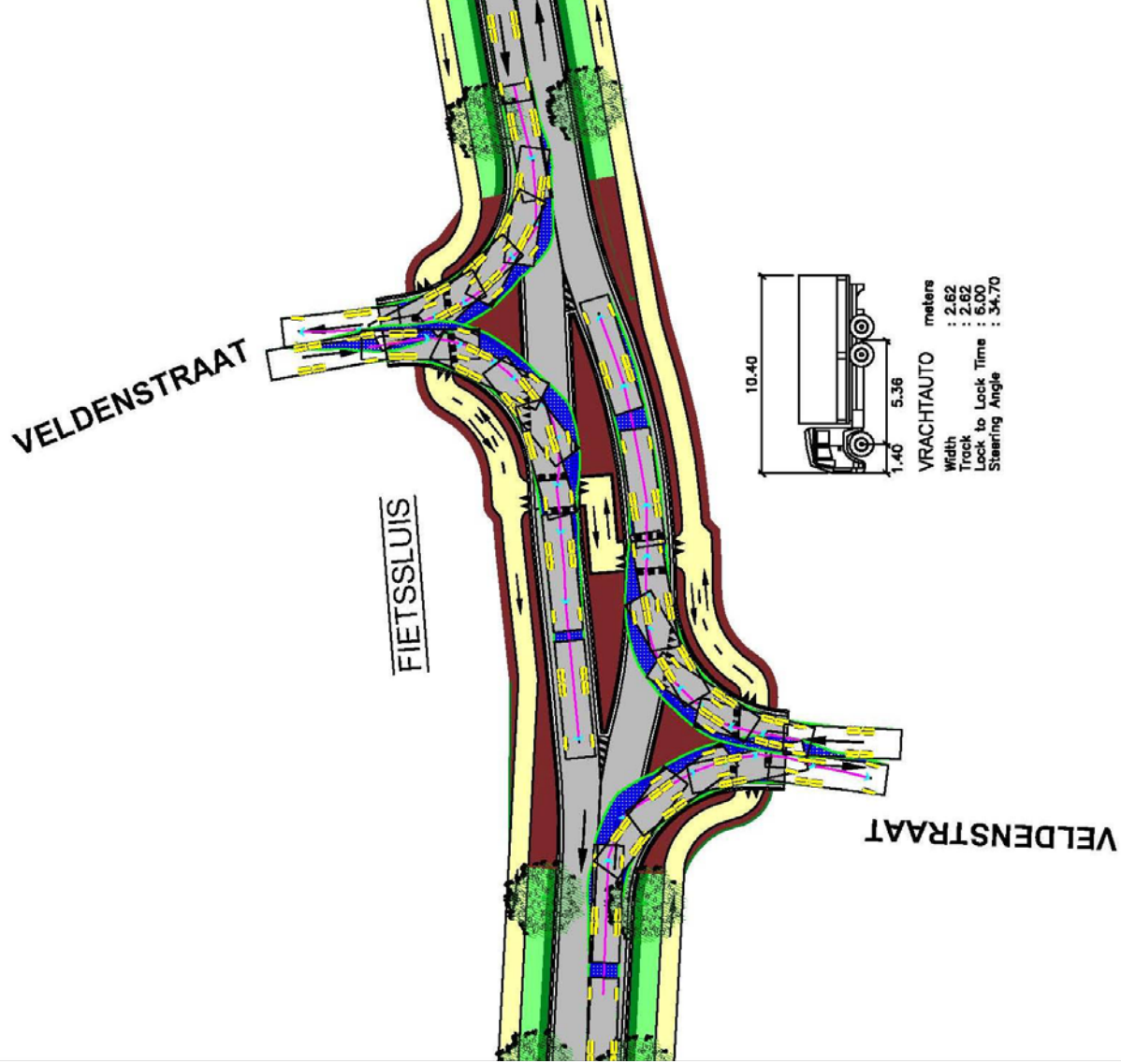
AUTOTURN : simulatie 4











**Ringweg**  
**AUTOTURN : simulatie 9**  
**BIJLAGE 9**

