

# Doortocht N73 Kinrooi-centrum

## Korte omschrijving

*Bij de herinrichting van de doortocht is de volledige dorpskern onder de loupe genomen. Hoofdaccent lag op de verbintenis van de leefbaarheid van deze kern door de herinrichting van het dorpsplein en het kruispunt van de gewestwegen N73, N757, N762. Ook deze verschillende gewestwegen zijn hierbij mee in het project opgenomen.*

opdrachtgever:	gemeente Kinrooi
medeopdrachtgever:	Ald Wegen en Verkeer de Lijn
uitvoerder:	aannemer
kostprijs:	€ 3.056.000
realisatie:	2003-2004

## Toelichting

### *Macrosituering gemeente Kinrooi*

De gemeente Kinrooi situeert zich in het noordoosten van de provincie Limburg. Deze fusiegemeente bestaat uit 5 kernen: Kinrooi-centrum en Molenbeersel gelegen in de vlakte van Bochelt en de kernen Geistingen, Ophoven en Kessenich gelegen langs de Maas.

De kern van Kinrooi-centrum is historisch uitgegroeid rond het kruispunt van 5 takken van de volgende gewestwegen: N73 (Kessenich-Bree), N762 (Maaseik-Molenbeersel-Nederland) en N757 (Kinrooi-centrum-Neeroeteren-Elen). In het projectgebied zijn volgende wegvakken opgenomen: N73 tussen Kinrooi – centrum en de Hagendoornstraat.

### *Probleemstelling*

In 2002 heeft Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek een structuurvisie voor de deekern Kinrooi-centrum opgemaakt. In samenspraak met de bevolking en het College van Burgemeester en Schepenen is voor de volledige dorpskern een visie opgesteld, waarin verschillende aspecten inzake ruimtelijke ordening aan bod kwamen: wonen, handel, verkeer, openbare ruimte, recreatie, dorpsbeleving,...

Als belangrijkste knelpunten m.b.t. dit project zijn volgende elementen naar voor gekomen: hoge snelheden van het autoverkeer, inname van het Dorpsplein, door verkeersinfrastructuur, beperkte leefbaarheid van de kern, slechte oversteekbaarheid van de gewestwegen, veel onnodig doorgaand verkeer, slechte voorzieningen voor fietsers en voetgangers.

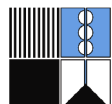
### *Ontwerp plangebied*

Voor het gebied is eerst een ontwerp principe opgesteld. Deze doet uitspraken over de locatie van poorten, snelheidsregime, oversteekplaatsen, type inrichtingen van kruispunten, type dwarsprofiel, ed. Deze zijn opgemaakt o.b.v. het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Onderstaand worden de voornaamste ontwerpprincipes en inrichtingsvoorstellen kort weergegeven:

Het dorpsplein wordt momenteel ingenomen door het vijf-armenkruispunt van de verschillende gewestwegen die doorheen de kern lopen. Het dorpsplein is hierdoor geen "dorpsplein" meer, maar een echt "verkeersplein". Mede hierdoor is in de structuurvisie besloten om het deel van de Neeroetersesteenweg ( de verkeersarm richting Neeroeteren) tussen het vijf -armenkruispunt en de rozenstraat af te sluiten voor doorgaand verkeer. Dit heeft twee grote voordelen voor het ruimtegebruik van het Dorpsplein en de omgeving van het kruispunt:

Hierdoor is het mogelijk het kruispunt van de verschillende gewestwegen te vereenvoudigen. In plaats van vijf armen krijgen we vier armen die aantakken op het kruispunt. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om een rotonde te voorzien. Een rotonde heeft het voordeel dat het niet meer noodzakelijk is om afslagstroken te voorzien, waardoor de benodigde ruimte voor de rijwegen aanzienlijk afneemt.



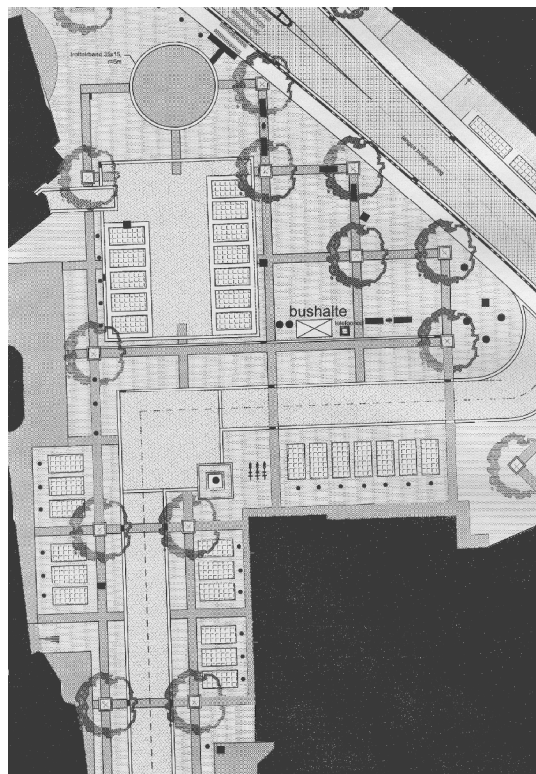
Er gaat weliswaar ruimte verloren door de niet-buikbare ruimte in het midden van de rotonde, maar de winst in de randzones die effectief kan gebruikt worden voor voetgangers is enorm.

Uitgangspunten bij deze rotonde zijn: aansluiting op N 762 (beide richtingen) en N73 (beide richtingen), aanliggend fietspad (fietsers in de voorrang op de rotonde), verhard binnenplein kunstwerk, verlichting en/of dergelijke meer, maximale diameter 35.5 m (inclusief fietspad en geleiders). De zone voor het gemotoriseerd verkeer en de randzone dienen in materiaalgebruik en kleur een harmonisch geheel te vormen.

De zone tussen de Rozenstraat en het dorpsplein kan zo ingericht worden als erfgebied, waar voetgangers en fietsers totale voorrang hebben op het gemotoriseerd verkeer. In deze zone dient plaats te zijn voor terrassen, parkeren, activiteiten,... Toch moet het gebied toegankelijk blijven voor plaatselijk verkeer: horeca- en handelspanden en woningen moeten perfect bereikbaar blijven voor leveringen diensten en openbaar vervoer. Bedoeling hierbij is een ontwerp van de buitenruimte van gevel tot gevel, waardoor het erfgebied duidelijk zichtbaar wordt. Belangrijk aspect in het kruispunt van de Rozenstraat en de Neeroetersesteenweg. Hoofdbetrachting hierbij is een inrichting, waarbij doorgaand verkeer duidelijk kan "lezen" dat het via de Rozenstraat naar de rotonde moet rijden en dat men als men rechtdoor rijdt een erfgebied inrijdt. Ruimtelijk gezien dient er hier een vernauwing te komen in het straatbeeld.

Doordat er geen afbuiging naar de Neeroetersesteenweg dient voorzien te worden voor doorgaand verkeer, kan deze ruimte ontwikkeld worden als een multifunctioneel plein. In deze ruimte dienen minstens volgende elementen aanwezig te zijn: bushalte knooppunt toekomstige lijn Kinrooi – Hasselt, parkeerplaatsen voor

zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer (toeristisch fietsnetwerk Regionaal landschap Kempen en Maasland) t.b.v. handel - en horecazaken, een architectuurelement (combinatie bushalte – informatiepunt – kiosk - ...) als herkenningspunt voor de kern, plein voor multifunctioneel gebruik: terrassen, activiteiten, ... Plaatselijk verkeer moet nog langs het plein kunnen rijden, maar mag niet rechtstreeks de rotonde op.



het volledig traject wordt het functionele fietsnetwerk verbeterd. Er worden gescheiden fietspaden voorzien in het buitengebied. Langs de gewestwegen en in de bebouwde kom is het fietspad aanliggend licht verhoogd. Hierbij dienen eveneens belangrijke oversteekplaatsen van het recreatief netwerk, maar ook oversteekplaatsen aan bepaalde schoolroutes beter in het straatbeeld gebracht te worden.

