
Project-MER doortrekking N171 fase 3

Ontwerpsessies 8 mei 2019

TRACTEBEL



☐ Confidential ☐ Restricted ☐ Public ☐ Internal

Doel ontwerp sessies

- **Opmaak van het project-MER voor de doortrekking van de N171 (fase 3)**
- **Open en transparante communicatie van bij de start**
 - maart/april: 2 luisterdagen met de georganiseerde bevolking
 - april: verwerken en bundelen van aandachtspunten, ideeën en bekommernissen
 - vandaag: toelichten en bespreking van deze thema's met de ruime bevolking (namiddag en avond)
 - daarna: bundelen van alle informatie en start project-MER met ruime onderzoeksscope



Verloop ontwerpessie

- **Informatief gedeelte (ca. 40 min)**

- Kader en krijtlijnen van het project-MER
- Aandachtspunten vanuit de luisterdagen en gespreksthema's
- Hoe komen de aandachtspunten aan bod tijdens de ontwerpessies?

- **Gesprekstafels (1:45 u)**

- uitleg methodiek en spelregels
- 3 gespreksrondes van 30 min > iedereen kan 3 gekozen onderwerpen bespreken en aanvullen

- **Vervolg en slotwoord**

Opdrachtstelling

- Opmaak project-MER voor de 3^{de} fase van de N171 (Eikenstraat tot 177)



Context

- 2002 tot 2010: concept van de doortrekking van de N171 bepaald.
- In de streefbeeldstudie (2004) werden de verkeerskundige en ruimtelijke ontwerprichtlijnen ruimtelijk vertaald en principes voor de infrastructuur m.b.t. herkenbaarheid en inpassing in de omgeving vastgelegd (gehele traject).
- In de projectnota (2009) en aanvullende Projectnota (2010) werd de gekozen oplossing voor het project naar detaillering van een voorontwerp uitgewerkt.
- De projectnota van 2010 vormt de basis voor de verdere studie van de milieueffecten (Project-MER met verschillende varianten) waarna de keuze van een voorkeursontwerp volgt en de uitwerking van een door de verschillende actoren gedragen referentie-ontwerp.

Variantenstudie

- Varianten van het ontwerp 'projectnota'
- Beperkte verschuiving tracé + kruisingen
- Uitgangspunten blijven behouden
 - secundaire weg type I
 - Ontsluitingsfunctie heeft voor de omliggende woonkernen.
 - Ontsluiting van de industriezone Krekelenberg te Niel via de reeds aanlegde N171 ('banaan').
 - Geen verbindingsweg tussen E19 en A12 op niveau van hoofdwegen.
 - Voldoende fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk aangelegd om de kernen met elkaar te verbinden, maar ook de verbinding te maken naar het ziekenhuis en lokale recreatieterreinen.

Project-MER

- Mobiliteitsgebonden

- Mobiliteit
- Geluid
- Lucht

- Niet mobiliteitsgebonden

- Landschap
- Fauna&Flora
- Bodem
- Water
- Mens-Ruimte

- Mens-gezondheid

- Effecten tijdens de aanleg en bij exploitatie
- Rekening houden met externe ontwikkelingen (bv. omvorming A12)
- Basis voor referentieontwerp
- ‘Mildering’ zoveel als mogelijk als integraal deel van het ontwerp

Referentieontwerp

- Op basis van resultaten MER
- Verdere detaillering van voorkeursalternatief
- Projectnota
- Basis GBC-RMC procedure

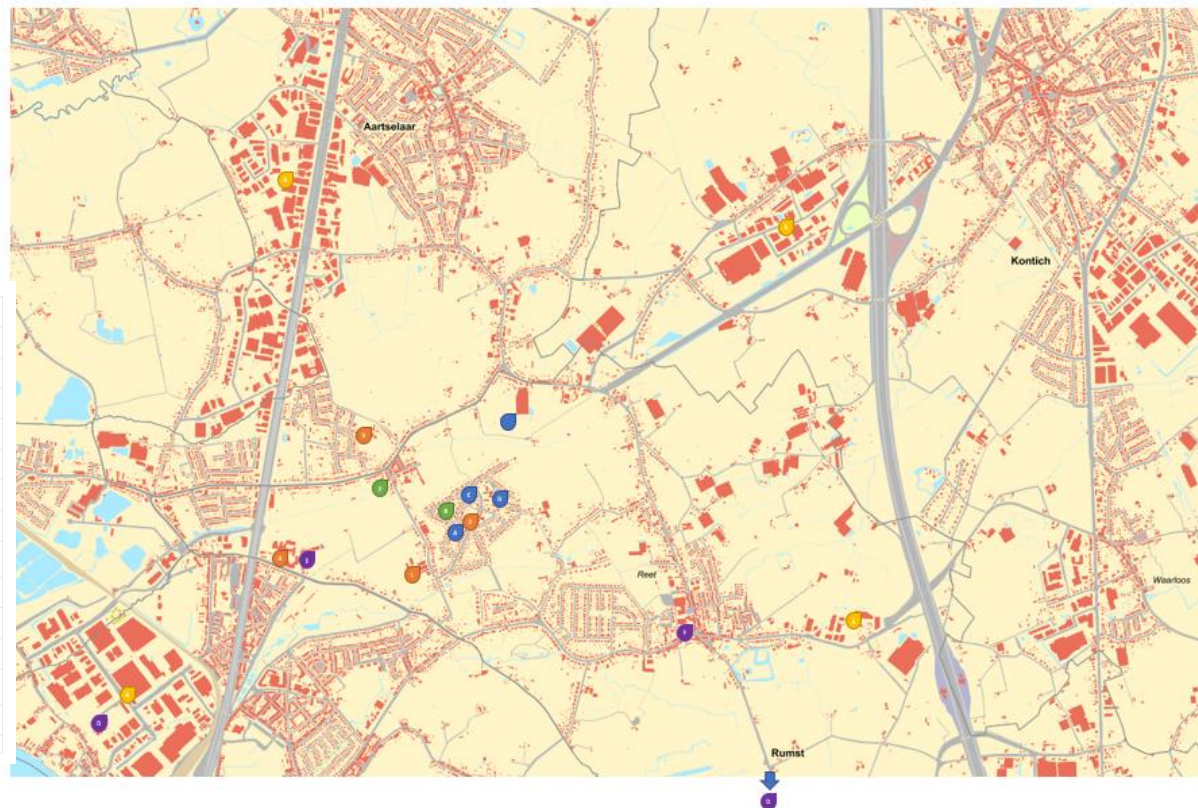
Rol van deze ontwerpssessie

- Input leveren aan ontwerp & varianten
 - Samenhangende alternatieven
 - Landschappelijke inpassing
- Input voor onderzoek tijdens MER
 - Welke alternatieven en maatregelen worden onderzocht
 - Welke aspecten verdienen extra aandacht

Aandachtspunten uit luisterdagen

- 27 maart en 2 april

	BSBO Groenlaar	Predikherenhoevestraat, Rumst	750 Iln
	BSBO Groenlaar (Basisschool)	Rozenlaan, Rumst	240 Iln
	BSBO Groenlaar (Basisschool)	Cederlaan, Aartselaar	
	AZ Rivierenland vzw	's Herenbaan, Rumst	
	Bedrijvengroepering Rumst		
	VOKA		
	Scouts 92ste	Predikherenhoevelaan, Rumst	350 leden
	Chiro	Salviaalaan, Rumst	150 leden
	LSA Schoner Leven		400 gezinnen
	Actiegroep 'Brug te ver'	Varenlaan, Rumst	
	Actiegroep 'Fase 3'		200 leden
	Brandweerzone Rivierenland		
	Brandweerzone Rivierenland (toekomstige kazerne)		
	Politiezone Rupel		



Aandachtspunten uit luisterdagen: verkeer

- Verkeerskundige noodzaak van de weg moet beter worden onderbouwd
- N171 niet losdenken van een breder regionaal kader
- Vrees voor aanzuigeffect en verkeerd gebruik van de N171
- Verbeteren kruisend verkeer van zwakke weggebruikers
- Lokale ontsluiting moet worden gegarandeerd (woonwijken, hulpdiensten, scholen, bedrijven...)

Aandachtspunten uit luisterdagen: hinder

- Impact op leefomgeving minimaliseren (lucht / geluid)
- Bestaande woonkwaliteit respecteren
- Voldoende aandacht voor natuur en landschapswaarden
- Rol van 'bosje' en omgeving voor recreatie en jeugdbewegingen
- Voldoende buffering (veiligheid / geluid / licht)

Aandachtspunten uit luisterdagen: weginfra

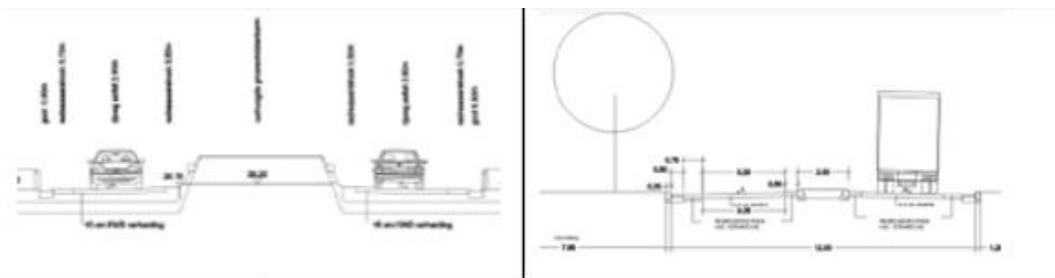
- Nood om inhalen mogelijk te maken (hulpdiensten)
- Nood aan pechhavens
- Gebruik van stil wegdek
- Milderende maatregelen integreren in ontwerp
- Aandacht voor functioneren watersysteem
- Nood aan herdenken van bestaande aansluiting op de E19
- Vragen bij rotonde op de N177 (over de A12)

Vrijheidsgraden ontwerp sessie

Profiel van de weg

Hoe ziet de toekomstige N171 er uit?

- Rijstroken, pechstroken, middenberm, diepteligging,...
- Uitgangspunt: 2*1



Vrijheidsgraden ontwerp sessie

Ontwerp van knopen?

Op welke manier sluit de N171 aan op het bestaande wegennet?

Kruispuntoplossingen (rotondes, lichtengeregeld, voorrangsweg,...)

- Eikenstraat / Pierstraat
- Predikherenhoevestraat
- Aansluiting ziekenhuis/brandweer

Aansluiten of niet?

- Predikherenhoevestraat

Vrijheidsgraden ontwerpessie

Fietsverbindingen

Op welke manier geven we het toekomstige fietsnetwerk vorm?

- Dwarsverbindingen (waar?, hoe (brug, tunnel,...)?)
- Langsverbinding (waar?, hoe?)

Vrijheidsgraden ontwerp sessie

Landschappelijke inpassing

Hoe minimaliseren we de hinder en geven we het nieuwe landschap vorm?

- Bufferen: Wat, waar en waartegen
 - Hoe geven we de buffer vorm (scherm, grondvolume,...)?
- Bos & waterlopen
 - Hoe ziet het landschap na aanleg van de N171 er uit?

Vrijheidsgraden ontwerp sessie

Flankerend (verkeers)beleid

Hoe zorgen we ervoor dat de N171 zo goed als mogelijk functioneert?

- Maatregelen op onderliggend wegennet
 - Hoe vermijden we toekomstig sluipverkeer in de omgeving?
- Maatregelen op regionaal niveau
 - Hoe kan de N171 optimaal functioneren in een groter geheel?

Gesprekstafels



Methodiek en spelregels

- **5 thema's**

- **Knooppunten** Eikenstraat / Pierstraat en Predikherenhoevestraat: hoe moeten die eruit zien?
- **Fietsen**: fietsverbindingen parallel en kruisend met de nieuwe weg
- **Landschappelijke inpassing**: Hoe de weg zo goed mogelijk in de omgeving passen (buffer, bos, recreatie.)
- **Profiel van de weg**: hoe moet de nieuwe weg eruit zien (aantal rijstroken, pechstroken, kruisingen)
- **Flankerend verkeersbeleid**: welke maatregelen nodig om de weg optimaal te laten werken (bv. sturing verkeer)

- **Nieuwe thema's via inschrijvingsformulier**

- Hoorden allemaal bij een van deze vijf thema's thuis

- **Grote opkomst: 2 parallele gesprekstafels per thema**



Methodiek en spelregels

- **Keuze onderwerpen**

- Bij de tafelverdeling hielden we rekening met ieders voorkeur
- Enkele deelnemers kozen er maar 1 of 2 thema's
 - > komen in eerste gespreksronden aan bod.
 - > suggesties voor andere onderwerpen (zie naambadge)



Methodiek en spelregels

- **Naambadge**

- Aanduiding van gesprekstafels en volgorde waarin u die doorloopt

- **3 gespreksronden (A, B en C)**

- maximum 12 personen per tafel
- telkens 30 minuten gesprek
- na signaal doorschuiven naar volgende tafel (zie badge)
- moderator leidt kort in: duiding onderwerp en aandachtspunten vorige gesprek(ken)

- **Om praktische redenen belangrijk dat u de aangegeven volgorde en tafelkeuze respecteert**

Methodiek en spelregels

- 10 gesprekstafels verspreid over turnzaal en refter
- Na 3de gespreksronde: terug verzamelen in de turnzaal voor vervolg en slotwoord
- Start gespreksronde A binnen 5 minuten
- Vrij om **drank** te nemen (max. 2 consumpties per persoon)

Tafeldeling

Bij juiste tafel aansluiten a.u.b. : zie badge

• Turnzaal:

- Tafel 1: Knooppunten
- Tafel 2: Knooppunten
- Tafel 3: Fietsen
- Tafel 4: Fietsen

• Refter:

- Tafel 5: Landschappelijke inpassing
- Tafel 6: Landschappelijke inpassing
- Tafel 7: Profiel van de weg
- Tafel 8: Profiel van de weg
- Tafel 9: Flankerend verkeersbeleid
- Tafel 10: Flankerend verkeersbeleid

Vervolg en slotwoord



2 KNOOPPUNTEN

2.1 TAFEL 1

2.1.1 Algemeen

Bewoners zijn zeer bezorgd over de flankerende maatregelen, en geven duidelijk aan dat het zonder bijkomende maatregelen in o.a. de Pierstraat weinig nut heeft deze weg aan te leggen.

Ze vragen zich ook terecht af of we deze flankerende maatregelen wel afdwingbaar zijn, aangezien het hier dan over gemeentewegen gaat, waar AWW niet bevoegd is.

Aanvullend: Enkele bewoners wijzen erop dat de verbinding E19-N177 beter t.h.v. de Atomiumlaan of aan de N16 te Mechelen gelegd zou worden. Mits de heraanleg van de Pierstraat is er dan geen nood meer aan de N171 fase 3.

2.1.2 N171 - Eikenstraat - Pierstraat

Hier was er over alle groepen heen consensus dat de verbinding N171 ongelijkgronds moet gebeuren. Zowel de optie met een brug/fly-over als een tunnel hadden aanhangers, met een lichte voorkeur voor een tunnel. Beide opties met op- en afritten naar de Eikenstraat / Pierstraat.

Als er toch voor een gelijkgronds kruispunt wordt gekozen, lopen de meningen uiteen. Zowel verkeerslichten, rotonde, Hollands complex als turbotronde kwamen aan bod. De meerderheid verkies een optie zonder verkeerslichten omdat ze toch het gevoel hebben dat dit vlotter zal verlopen.

Uit de gesprekken bleek wel dat er weinig vertrouwen is in verkeerslichten omdat die met files geassocieerd worden. Hierbij wordt o.m. verwezen naar de aanpassingen aan de A12, en de lichtenregeling Pierstraat met de Reetsesteenweg.

Fietsers/voetgangers zien de deelnemers liever volledig gescheiden van het kruispunt.

Als er gekozen kan worden tussen een brug of een tunnel voor fietsers/voetgangers dan is er een lichte voorkeur voor een brug wegens het onveiligheidsgevoel in tunnels.

Er zijn hier twee toekomstige tracés:

- Fietsers via Pierstraat x Pierstraat (aan Horta) vooral scholieren richting Sint-Rita
- Toekomstig fietspad (Fase 4?) dat langs rechts voorzien wordt van de bestaande N171 (klopt dit?)

2.1.3 N171 - Predikherenhoevestraat (PH)

Hier zijn de meningen veel meer verdeeld. In de namiddag sessie was +- 60% nog voor een ontsluiting van de PH op de N171 maar in de avondsessies was bijna iedereen tegen.

Vooral bewoners van de wijk wensen wel een ontsluiting en bewoners van de Pierstraat liever niet. De gemoederen lopen hier soms hoog over op.

De voornaamste redenen om de PH niet aan te sluiten:

- Vrees voor sluipverkeer
 - . Bij slecht functioneren van bv rotonde N177
 - . Van Boom via Beukenlaan
- Betere landschappelijke integratie
 - . Verlaagde N171, PH op maaiveld niveau
- Bewoners van de PH en scouts vrezen ook voor meer verkeer door de PH
- Bijkomende aansluiting op de N171 zal deze minder vlot laten verlopen.

De voornaamste redenen om PH wel aan te sluiten.

- Als we de lasten van de N171 hebben, willen we ook de lusten van het gebruik (en dus ontsluiting)

- Ontsluiting van de wijk loopt nu al over wegen die er niet voor geschikt zijn
 - . Hoge zandvelden (fietsstraat)
 - . Clemenshoek (sluipverkeer)
- Hoop dat de ontsluiting via de Rozenlaan dan beter zal functioneren.
- Als we enkel aan begin en eindpunt aansluiten zal het daar drukker worden en dus mogelijk voor file zorgen. Een bijkomende verbinding zou dit mogelijk verhelpen.

Als er dan toch voor een aansluiting gekozen moet worden dan gaat de voorkeur uit naar verkeerslichten.

Een deel van deze voor- en tegen stellingen komt ook voor omdat ze zeer moeilijk kunnen inschatten welke verkeersdruk er zal zijn t.h.v. van het knooppunten N177 en N171

2.1.4 N171 - Rozenlaan

Een aantal keer werd aangegeven dat het probleem eerder de slechte ontsluiting van de wijk is. Nu enkel via de Rozenlaan (kant PH). Vandaar de vraag of het niet beter is om de PH niet aan te sluiten op de N171 maar het verlengde van de Rozenlaan wel.

Zo krijgt de wijk er meteen een tweede ontsluiting bij.

2.1.5 N171 - Rotonde

Hier leeft vooral de vrees dat de rotonde het aanbod van de nieuwe N171 niet kan verwerken. Deels door de aanwezigheid van de verkeerslichten in de onmiddellijke omgeving (Pierstraat en 's Herenbaan)

In de mogelijke oplossingen is niet echt een eenduidige lijn te trekken.

- Huidige situatie behouden
 - . Zonder aanpassingen aan lichten Pierstraat x N177 en 's Herenbaan x N177
 - . Afschaffen lichten Pierstraat x N177 en 's Herenbaan x N177 (rechts in rechts uit)
- Omvormen naar een turbotronde (zodat 2de rijstrook beter gebruikt wordt)
- Verkeerslichten

Twee bewoners opperden dat het beter zou zijn de N171 toch aan te sluiten op de A12.

Opmerkingen op bestaande rotonde:

- Niet ruim genoeg voor zwaar vervoer richting Boom, waardoor deze een "toerke" rond moeten doen.
- Slechte zichtbaarheid bij het oprijden van de rotonde

2.1.6 Flankerende maatregelen

- Vrachtverbod op Eikenstraat en Pierstraat
 - . Waarom nu al niet invoeren?
- Knip in Pierstraat of loskoppelen van de N177

2.1.7 Toekomst

De situatie is verergerd sinds de aanpassingen aan de lichten op de A12.

Men is dan ook van mening dat eerst de A12 (ondertunneling kruispunten) moet aangepakt worden en pas daarna Fase 3 van de N171.

De vrees is immers dat de nieuwe N171 als omleidingsweg gaat dienen bij de aanpak van de A12.

Verder werd er ook geopperd dat men beter eerst fase 4 zou uitvoeren, omdat de vrees nu bestaat dat de N171 (Fase 3) niet vlot gaat functioneren omdat er dan nog steeds een bottleneck is ter hoogte van het complex Kontich.

2.2 TAFEL 2

2.2.1 Algemene vaststellingen

- Zeker zoveel voorstanders als tegenstanders van het project, maar eerst A12 vlot trekken.
- In elke groep en bij meerderheid deelnemers grote bezorgdheid over hoe na aanleg expresweg verkeer geweerd zal worden uit de Pierstraat => ook bespreken kruispunt N177 – A12
 - . Downgraden Pierstraat moet onderdeel uitmaken van de studie EN het project
 - . Indien de weg er niet zou komen: kruispunt Pierstraat/Reetsesteenweg aanpakken
- Is een 2x1wel voldoende? Als er dan toch een weg komt, beter voldoende capaciteit (dit krijgt een plaats in de discipline mobiliteit)
- Aandacht voor veilige oplossingen voor fietsers EN een snelle functionele route langs heel de N171.

2.2.2 Specifiek voor knooppunten

Kruispunt N171 – Pierstraat – Eikenstraat

- Vandaag zeer onveilig
 - Doorgaande beweging N171 moet gestimuleerd worden
 - Niemand was voorstander van gelijkgrondse kruising
Onderzoeken ongelijkvloerse oplossing: tunnel N171 voor doorgaand verkeer, op deze manier zou ook kunnen gedoseerd worden op de rechtsafbeweging naar de Pierstraat
 - Veilige oplossing voor fietsers
 - Suggesties voor de aansluitingsvorm:
 - . Stijl Hollands complex
 - . Rotonde kwam ook ter sprake maar minder.
- Verschillende mensen die daar woonden/zaak hadden waren wel bezorgd over ruimtebeslag van dat punt.

Kruispunt Pierstraat – Reetsesteenweg

- Dient mee onderzocht, en een sturende werking richting N171 te krijgen
- Zeer veel klachten over dit punt!

Kruispunt N171 – Predikherenhoevenstraat

- Algemene voorkeur voor ongelijkvloerse oplossing
N171 op -1, liefst over langer stuk, dus ook aan bosje i.f.v. kruisende fietsers
- Bij voorkeur geen uitwisseling tussen Predikherenhoevenstraat en N171,
zou sluipverkeer kunnen aantrekken via de s'Herenbaan naar de expresweg
uiteraard wel uitwisseling voor fietsers

Kruispunt N171 – N177

- Ook vandaag al zeer slechte en verkeersonveilige oplossing. Het bestaande rond punt moet in zijn geheel herbekeken worden, o.m. slechte zichtbaarheid.
- De algemene aanname is dat hier nog een extra tak op aansluiten niet mogelijk zal zijn => kruispunt dient dus expliciet onderdeel uit te maken van de studie

- Vermijden dat er bij slechte aansluiting daar file staat en toch verkeer terug langs andere straten gaat. Kruispunt dient vlot te functioneren om gebruik N171 te stimuleren. Sommigen spraken van N171 toch rechtstreeks op de A12 aan te takken
- Zwakke weggebruikers afzonderlijk van het andere verkeer

Kruispunt N177 – Pierstraat

- Verkeer naar Pierstraat ontmoedigen
- Rechts in/rechts uit naar Pierstraat voor velen aanvaardbaar, MITS dit in combinatie met andere maatregelen leidt tot een rustige Pierstraat
- Wel doorgang voor zwakke weggebruikers in alle richtingen

Kruispunt ziekenhuis/brandweer – N171

- Rechtstreekse aansluiting ziekenhuis/brandweer: geen uitgesproken meningen.

Fietsknooppunten:

- Maximaal behoud van het huidige fietsnetwerk. Nu wordt het toekomstige traject op verschillende plaatsen gedwarst. De weg moet ingesleufd worden zodat fietsers er op een veilige manier gemakkelijk over kunnen.
- Knooppunt Eikenstraat- Pierstraat: fietsers in tunnel onder Pierstraat

3 FIETSEN

3.1 TAFEL 3

3.1.1 Bezorgdheden

- Door en langs het projectgebied wordt druk gefietst door recreanten (bv. OKRA) en door schoolgaande kinderen. Op de kaart ontbreekt het netwerk van buurtwegen en trage verbindingen. Die vormen een essentieel onderdeel van het fietsnetwerk en moeten in het onderzoek zeker mee in kaart gebracht worden.
- In het projectgebied zelf is een netwerk van trage wegen. Die zijn onverlicht en worden daardoor als erg onveilig ervaren. Kinderen en personeelsleden van het ziekenhuis zijn bijgevolg genoodzaakt om zich op de drukke omliggende wegen te begeven. Dit leidt mee tot file aan drukke kruispunten.
- De veiligheid voor fietsers vormt hét centrale aandachtspunt. Hiervoor moet niet alleen het projectgebied zelf (dwarskruisingen met de aan te leggen N171) maar ook de omgeving mee in beschouwing genomen worden.
- In de omgeving van het projectgebied situeren zich heel wat de gevaarlijke punten:



- Op de Pierstraat: kruispunten met de N177 (, Acacialaan, Predikherenhoevestraat, zijtakje van de Pierstraat, Reetsesteenweg (slechte verkeerslichtenregeling), kruispunt Eikenstraat en N171. Op het kruispunt met de Reetsesteenweg staan de paaltjes die het fietspad afschermen te ver uit elkaar waardoor auto's op het fietspad rijden.

- Op de Eikenstraat: kruispunt Clemenshoek, voor wie van Reet komt, stopt het fietspad plots t.h.v. de Keulshaagweg.

- Langs de fietstraat Hoge Zandvelden: auto's in beide richtingen, gevaarlijke inhaalbeweging op de aansluiting met de buurtweg richting Zonnebloemlaan,

- Rotonde op de Boomsesteenweg: gevaarlijke fietstunnels langs beide zijden (geen overzicht in bochten, water blijft staan bij zware regenval)

- Banaan: Het fietspad richting campus UAntwerpen en bedrijventerrein stopt plots in een grasberm.

- Het (nieuwe fietspad) aan Clemenshoek en tussen Schensbossen en Clemenshoek voldoet wel, maar beide moeten goed op elkaar aansluiten.
- Het fietspad langs de Pierstraat is wel van goede kwaliteit, maar veel te smal om te voldoen aan de moderne noden.
- Nu laat de staat van de trage wegen en de fietspaden door het projectgebied vaak te wensen over:
 - Slijkerige paadjes het gebied tussen de Hoge Zandvelden en de Eikenstraat;
 - Reukenspad te smal waardoor kruizen onmogelijk is.
 - Slecht onderhouden fietspad in de Predikherenhoevestraat.
 - Fietspaden overgroei door veel te brede hagen
 - Onverzichtelijke kruispunten voor fietsers door hoge maïsvelden. Spiegels kunnen dit verhelpen.



3.1.2 Gewenste ontwikkelingen

Tijdens de gespreksronden duiden de deelnemers op kaart aan hoe ze nu door het projectgebied rijden en hoe ze dit in de toekomst willen doen (zie paarse stippellijnen), waar nog verbindingen ontbreken en waar conflictvrije kruisingen nodig zijn (zie ). Daarna volgde de bespreking over de langs- en dwarsverbindingen voor fietsers.



Langsverbindingen

- Zowel voor scholieren als voor woon-werkverkeer is er nood aan een fiets-o-strade van Niel en Schelle naar Aartselaar parallel met het hele traject van de N171 (zowel fase 3 als fase 4) met:
 - . Een veilige oversteek t.h.v. het rond punt op de A12
 - . Een degelijk wegdek (geen klinkers!) dat minstens even goed is als dit van de (auto)wegen. Zo wordt het fietspad aantrekkelijk genoeg en gaat de keuze niet naar de omliggende wegen als alternatief.
 - . Een goede verlichting op fietsniveau. Hoge verlichtingspalen hoeven niet, wel gebundelde LED-verlichting waarbij het zicht over lange afstand goed is. Dit verhoogt het veiligheidsgevoel. LED-verlichting met sensoren die telkens een aantal meter van het pad verlichten zijn geen goede optie en worden als onveilig beschouwd omdat een fietser niet ziet wat/wie zich in het onverlichte gedeelte bevindt.
 - . Een aansluiting op de P&R t.h.v. de E19 met overstapfaciliteiten naar het openbaar vervoer.
- De fiets-o-strade moet voldoende breed zijn zodat zowel gewone fietsen als pedelecs er een vlotte doorgang hebben. De deelnemers zijn er zich wel van bewust dat hiermee meer natuur wordt ingenomen.
 - . Er zijn zowel voorstanders van een fiets-o-strade langs beide zijden van de N171 als van een brede fiets-o-strade langs één kant met voldoende dwarsverbindingen zodat ze gemakkelijk kunnen aansluiten op de bestaande fietsroutes naar Brussel en Antwerpen (langs spoorweg, langs Zeekanaal). De zuidkant van de N171 leent zich hier het best toe. Zo kunnen het fietspad en het groengebied (oude spoorwegbedding) samen een buffer vormen tussen de bewoning en de N171.
 - . Wandelaars, gewone fietsen en pedelecs zouden van elkaar gescheiden moeten worden via gemarkeerde stroken (verschillende kleur of verschillend wegdek, duidelijke wegmarkeringen, ...).
- Het knooppunt N171-Pierstraat/Eikenstraat moet ondertunneld worden voor fietsers.

Dwarsverbindingen

- Er zijn minstens conflictvrije dwarsverbindingen op de N171 nodig t.h.v.
 - . de A12 (rond punt)
 - . de verbinding Lindenbos richting Boom
 - . de Predikherenhoefelaan
 - . de Rozenlaan richting Sint-Jozefstraat
 - . de aftakking van de Pierstraat ten oosten van de Varenloos (beek)
 - . het knooppunt N171 – Pierstraat/Eikenlaan
- De meeste deelnemers zijn voorstander van gelijkgrondse oversteken voor fietsers. Dit kan bij een insleuving van de N171 waardoor fietsers maar een flauwe (voldoende lange) aanloop naar een fietsbrug moeten nemen.

- Fietstunnels genieten geen voorkeur:
 - . te steile hellingen
 - . overstroomd bij zware regenval
 - . stinken
 - . onveiligheidsgevoel

3.1.3 Varia

- Voor de firma Niel Coeck (bouwondernemer met veel vrachtverkeer) is een goede verbinding nodig ter hoogte van het rond punt op de A12.
- Er worden verkeersdrempels gevraagd op de Pierstraat zodat het veel te snelle verkeer 's nachts afgeremd wordt.
- Woningen op de Pierstraat t.h.v. Horta kunnen niet op hun oprit parkeren (dubbelrichtingsfietspad en zeer druk verkeer). Gevreesd wordt voor een aanzuigeffect van fietsers waardoor de weg nog drukker wordt.
- De Pierstraat moet een lokaal karakter krijgen.
- Veel deelnemers waren niet op de hoogte de plannen om een brandweerkazerne naast het ziekenhuis te bouwen.
- vzw Fiets- en Wandelclub LSA Reet toevoegen aan stakeholderslijst.

3.2 TAFEL 4

3.2.1 Algemene vaststellingen

- Terugkerend item: vraag om expresweg in te tunnelen zodat autoverkeer ondergronds rijdt en fietsers erboven.
- Deelnemers vragen dringend maatregelen aan kruispunten Eikenstraat/Pierstraat en Pierstraat/Reetsesteenweg. Deze worden als zeer gevaarlijk beschouwd voor fietsers en voetgangers.

3.2.2 Langsverbinding

- AWV/overheid moet dit zien als een grote opportuniteit om een kwalitatieve en aangename fietsverbinding te creëren tussen de Banaan en Kontich = een brede en groene fietsostrade.
- Veel vragen over exacte locatie/tracé:
 - . Eensgezindheid dat langsverbinding voor fietsers volledig gescheiden moet worden aangelegd van expresweg.
 - . Sommigen stellen voor om tracé van oude spoorlijn te volgen, anderen willen liever het ontwikkelde groen op de oude spoorlijn behouden zien blijven.
 - . Tracé mag/moet parallel lopen met expresweg, maar dan liefst met groene buffer ertussen met veel bomen.
 - . Langsverbinding aansluiten op de Banaan
- Vraag om brommers “te verbieden” op de langsverbinding werd meermaals opgeworpen.
- Hoe moet de fietsverbinding eruit zien?
 - . Verharding in asfalt
 - . Zo breed mogelijk > het moet toekomstgericht zijn (toename fietsers en evolutie in soort gebruikers: speedpedelecs, bakfietsen,)
 - . Voldoende en permanente verlichting voorzien > anders te donker, onveilig
 - . Idem de opmerkingen i.v.m. LED-verlichting eerder in dit verslag
 - . Voldoende aankleding voorzien met vuilbakken en zitbanken

3.2.3 Dwarsverbindingen

- Bestaande dwarsverbindingen moeten **maximaal behouden** blijven, inclusief de onverharde paden die veelvuldig gebruikt worden door de bewoners van de verschillende wijken.
 - . Verbinding t.h.v. brandweerkazerne behouden
 - . Verbinding Predikherenhoevestraat behouden
 - . Verbinding t.h.v. voetbalveld behouden
 - . Verbinding Pierstraat behouden (fietsroute Sint-Rita)
- De dwarsverbindingen voor fietsers moeten gelijkgronds voorzien worden, niet via tunnel of brug.
 - . Indien er op bepaalde locatie toch voor brug wordt gekozen, neem dan géén voorbeeld aan de fietsbrug Pierstraat-Lindenbos .
 - . Liever brug dan tunnel indien gelijkgronds niet kan.

3.2.4 Varia

- Ontwerp fietsinfrastructuur: neem voorbeeld aan ring rond Brugge
- P+R Kontich moet bereikbaar gemaakt worden voor fietsers (= fase 4)
- Fietsroutes over langere afstand: vanuit de buurt is er momenteel geen vlotte/snelle/veilige verbinding voor fietspendelaars naar Antwerpen.

4 LANDSCHAPPELIJKE INPASSING

4.1 TAFELS 5 EN 6

4.1.1 Bezorgdheden

- De voornaamste bezorgdheden van de deelnemers hebben betrekking op de verstoring / hinder die door de weg zal worden veroorzaakt:
 - . geluid. Deelnemers geven aan dat het is aan de experts om de geluidshinder zo minimaal mogelijk te maken.
 - . luchtkwaliteit, ook ultra fijn stof
 - . visuele inpassing
 - . (lichthinder wordt minder verwacht.)
- Levenskwaliteit in al zijn aspecten staat centraal.
- De oude spoorwegberm werd door de gemeente aangeduid als een natuurverbinding van bovenlokaal belang.
- Verbinding tussen “natuurgebieden” noord en zuid door splitsing van de weg zijn belangrijk. Versnippering van het bosje moet mee in rekening gebracht worden.
- Kinderen moeten veilig met de fiets de weg over kunnen
- Fietsroutes moeten geïntegreerd worden. Het ontbreken van fietsroutes op de werkkaarten wordt verschillende keren aangehaald. Betere fietsverbindingen zouden ook lokale bewoners kunnen aanzetten om meer gebruik van de fiets te maken.

4.1.2 Gewenste ontwikkelingen:

Intunneling en/of verdieping

- Vrijwel alle deelnemers pleiten voor een volledige intunneling van het tracé. In één groep is dit standpunt erg sterk: ofwel wordt de weg ingetunneld, ofwel komt hij er niet.
- Als half verdiepte weg met groene bermen / grondwallen aan weerszijden een tweede optie. Aandachtspunten zijn:
 - . Ter hoogte van de woonwijken zou de sleuf dieper moeten zijn zodat er een afdekking kan gebeuren (cut-and-cover)
 - . Buffer tegen geluid en licht. Eventuele bijkomende geluidsmaatregelen kunnen bovenop de aarden wal.
 - . Visuele groenbuffer - minder visuele verstoring in het landschap
 - . Een ruime landschappelijke inbedding langs het gehele tracé, waarbij een aantal functies worden geïntegreerd:
 - Veilige verbindingen in langs en dwarsrichting (zowel voor fietsers als voetgangers)
 - Herstel / behoud van de ecologische waarde
 - Ruimte voor spelen, de hond uitlaten, ...
- Een half ingegraven profiel met grondwallen heeft ook een aantal voordelen:
 - . Bemoeilijkt ongewenste ontwikkelingen in de toekomst (verbreding van het profiel, nieuwe erfontsluitingen, bijkomende bedrijven/verkavelingen, ...).
 - . Duidelijke afscheiding van de weg (om te vermijden dat spelende kinderen op de weg terecht komen, ...)
 - . Veiligheid bij ongevallen (bescherming tuinen / woningen)
 - . Minder hoge brug in Predikherenhoevestraat

Groen: landschappelijke inpassing en buffering

- Goede verbindingen naar het centrale groengebied. Dit gebied speelt een belangrijke rol voor mensen uit de ruime omgeving
- Verbinding naar het bosje is belangrijk, dit bosje wordt frequent gebruikt door omwonenden. De oversteekbaarheid van de weg ter hoogte van dit bosje is belangrijk. Hier wordt gedacht aan een gelijkvloers ecoduct (een groene zone) waarbij de weg volledig ondergronds komt te liggen (cut-and-cover principe).
- Bestaande sportterreinen en speelpleintjes moeten een nieuwe plek krijgen.
- Een groenbuffer over het gehele tracé:
 - . Speciale aandacht voor de woningen aan de aansluiting Eikenstraat/Pierstraat. De woningen hebben nu druk verkeer aan de voorzijde maar een rustige tuin. Een goede buffering tussen de toekomstige kruising en de woningen is noodzakelijk. Er werd gesuggereerd om de aansluiting zoveel als mogelijk naar het zuiden te voorzien.
 - . Er wordt naar gestreefd om de open landbouwlandschappen, waar de weg verder van de woningen ligt, zo goed als mogelijk te behouden (zicht, landbouwgebruik). Er moet wel een (visuele) buffer komen met de weg.
 - . In de kernzone (Zonnebloemlaan / bosje) is er nood aan buffering het grootst. Daarom zou een (gedeeltelijke) overwelving een goed idee zijn, liefst over een zo lang mogelijk stuk van de weg.
- De bermen moeten vooral de functie van geluidsbuffer en visuele buffer opnemen. Buffering door middel van schermen is niet wenselijk
- Het bosje wordt bij voorkeur ondertunneld zodat het integraal kan blijven gebruikt worden als recreatiegebied.
- Eventuele boscompensatie (bij loofbos 3x de oppervlakte) moet binnen het projectgebied gebeuren. Er wordt echter geopteerd voor veel meer bos dan nodig voor compensatie;
- De compensatie van het bosgebied dat gekapt zal worden zou kunnen gebeuren:
 - . In de nabijheid van het voetbalveldje. Hier vindt elk jaar een lichtfestival plaats (San Luce), een afscherming tussen het voetbalveld en de weg is wenselijk.
 - . Ter hoogte van het ziekenhuis. Gecombineerd met waterpartijen zou deze zone tot een soort Park Spoor Noord kunnen ontwikkeld worden.
- Het weglaten van een middenberm zorgt voor meer ruimte om te bufferen.
- Recreative potenties in het gebied zouden geoptimaliseerd moeten worden, er wordt hierbij vaak verwezen naar Park Spoor Noord.
- Gemengd groen, liefst met behoud van zoveel mogelijk (oudere) bomen.

(Fiets)verbindingen

- Goede functionele fietsverbinding op hoog niveau, vooral op de O-W as. Er werden wel vragen gesteld bij de mogelijke impact van een fiets-o-stradeprofiel op de groenbuffer en het mogelijke misbruik door motorfietsen.
- Een strikte scheiding tussen fietsverkeer en de weg (fietsers in de groenbuffer, niet langs de weg). Hierbij moet voldoende ruimte voorzien worden voor e-bikes en speed-pedelects.
- In het groengebied lopen een aantal (aangename) fietsverbindingen in N-Z richting. Die moeten hersteld worden.
- Voor wandelaars (en fietsers) moeten er onverharde paden worden voorzien (cf. huidige toestand).
- Een goede doorwaadbaarheid van het gebied is belangrijk.

Profiel

- Het gewenste profiel zag er als volgt uit:



4.1.3 Volgende andere punten kwamen aan bod:

- Er is nood aan een regionale mobiliteitsvisie, over de gemeentegrenzen heen. Nu wordt in de afzonderlijke gemeenten te veel de kaart getrokken van de eigen bevolking.
- De vraag rijst of er in het ontwikkelingsscenario ook rekening gehouden wordt met een switch naar alternatieve vervoersmodi (deelsystemen, elektrische steps,)
- De bezorgdheid over het gebruik van de weg als verbinding tussen E19 en A12 is groot.
- Er wordt benadrukt dat het belangrijk is dat we weg een zo vlot mogelijke verbinding maakt. Een aansluiting met de Predikherenhoestraat is dus geen goed idee.
- Om de hinder te beperken moet er aangepast snelheidsregime worden voorzien, bij voorkeur 50 km/uur.
- Er is geen consensus over de toekomstige rol van de Pierstraat (knippen / fietsstraat / ...).
- Er moeten garanties komen dat de weg geen aanleiding vormt tot toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.
- Er wordt in het gebied nog steeds verkaveld. Dit verergert de situatie enkel.
- Er is best al een zicht op fase 4 om zo een optimale afstemming te krijgen (bv. O-W fietspad).
- Er moeten zo weinig mogelijks stops (kruisingen, verkeerslichten) op de weg komen. Het lawaai bij het vertrekken van vrachtwagens na een stop is immers veel intenser dan bij doorgaand verkeer.
- Fietsverbindingen in dwarsrichting moeten blijven bestaan. Er zijn veel trage wegen in het gebied, deze moeten behouden blijven.
- Er is geen duidelijk zicht op welke manier het sluipverkeer in de omliggende straten ontraden kan worden.

5 PROFIEL VAN DE WEG

5.1 TAFELS 7 EN 8

5.1.1 Bezorgdheden

- Feit dat de weg er komt vs noodzakelijk voor de expansie van de Rupelstreek
- Doorstroming en ontsluitingen
- Geluid en fijn stof
- Groene inplanning
- Snelheid
- Aandacht voor fietsers
- Aantrekpool voor illegale activiteiten

5.1.2 Ideeën

Nut

- Sommige stemmen gingen op dat de N171 een absolute must is voor de expansie van de Rupelstreek, zowel de lokale economie als de verschillende wijken in de buurt varen er goed bij (ontsluiting KMO's en lokale ondernemingen)
- Het mag echter geen sluiproute worden van A12 naar E19.
- Een aantal keer komt terug om enkel vrachtwagens, dan wel vooral vrachtwagens op de N171 te krijgen. In elk geval moeten vrachtwagens verplicht worden de N171 te gebruiken. Dit kan ondersteund worden door ANPR-camera's (op voorwaarde dat er intergemeentelijk kan gewerkt worden)
- Er werd een voorstel gelanceerd om het verkeer op het onderliggend wegennet te herbekijken en eerder in lussen te laten rijden (enkelrichting), waarbij de N171 voor vrachtwagens bedoeld is.
- Vooraleer aan de A12 te starten, moet de N171 aangelegd zijn.

Insleuven/tunnel/overkapping

- Niet verhoogd aangelegd, **maximaal ingesleufd**. Later in de discussie kwamen ook de voorstellen van overkappingen naar boven (gaande van volledige overkapping tot open sleuf met plaatselijke overkappingen ter hoogte van de woonwijken). Ook de voorstellen voor een tunnel werden gelanceerd. Ter hoogte van de kruispunten werden ongelijkgrondse kruisingen gezien aan het kruispunt met de Predikherenhoevestraat en het kruispunt van de Eikenstraat.
- Indien er realistisch werd gekeken naar de kostprijs voor een volledige insleuving/tunnel/overkapping, kwamen veel aanwezigen tot de consensus dat een minimale verdieping (bv. 0.5m) noodzakelijk is.
- In dit kader kan ook het voorstel van een ecoduct geplaatst worden dat werd voorgesteld ter hoogte van het huidige bos om het bestaande landschap maximaal te bewaren.
- Voorstellen voor de aansluitingen liepen uiteen in de namiddag- en avondsessie:
 - . Aansluitingen op de nieuwe weg mogen enkel voorzien worden aan de N177 en aan de Eikenstraat.
 - . Ter hoogte van de kruispunten werden ongelijkgrondse kruisingen gezien aan het kruispunt met de Predikherenhoevestraat en het kruispunt van de Eikenstraat.
- Aan de Eikenstraat wordt zowel een rotonde als een gewoon kruispunt gezien bovengronds voor het lokale verkeer en de aansluitingen op de nieuwe weg.
- Er wordt zelfs voorgesteld om de ingesleufde (ondertunnelde) weg door te trekken voorbij de Eikenstraat (dus op het bestaande stuk)

Aantal rijstroken

- Als uitgangspunt werd meegegeven dat de weg bestaat uit 2 x 1 rijstrook. Voor sommige bewoners was dit te weinig, anderen wilden dan weer een wegbeeld dat zo smal mogelijk was (omdat dit ook vertragend werkt). Hier was duidelijk geen consensus te vinden tussen de aanwezigen. Zij die zo smal mogelijk wilden gaan, spraken duidelijk vanuit de bezorgdheid van de impact op de omgeving. Zij die 2 x 1 te smal vonden, spraken vanuit de bezorgdheid dat de weg (toch) zou gebruikt worden als verbinding tussen A12 en E19 en dus veel sluipverkeer zou aantrekken dat er niet voor bedoeld is.
- Om te vermijden dat de hulpdiensten zouden vast komen te zitten, willen de meeste hier toch pechstroken of uitwijkzones.
 - . Om te vermijden dat de hulpdiensten zouden vast komen te zitten, willen de meeste hier toch pechstroken. Deze pechstroken zouden dan kunnen gecombineerd worden met een busstrook.
 - . Ook het voorstel van een middenrijstrook voor hulpdiensten werd gelanceerd, waarbij bijkomend pechhavens zouden worden voorzien. Dit werd echter niet gedragen door de meeste aanwezigen.
 - . Er waren stemmen die opgingen om de pechstrook te vervangen door een uitwijkzone (redresseerstrook) omdat 1 rijstrook + pechstrook de mogelijkheid geeft om later naar 2 rijstroken te gaan (wat niet gewenst is)
 - . Er is de vrees dat een pechstrook in een later stadium eventueel zal worden ingezet als extra rijstrook.
- Er was een specifieke vraag om geen pechstrook of uitwijkzone te voorzien, omdat dit mogelijks een aantrekkingspool kan zijn voor illegale activiteiten (als voorbeeld werden drugstrafiek en mensenhandel geopperd).
- Over de aanleg van een middenberm liepen de meningen per sessie uiteen:
 - . Een middenberm mag aangelegd worden, maar dan smal, vooral met de bedoeling om inhalen te verhinderen. Inhaalverbod is dus een must. De middenberm zou wel overrijdbaar moeten zijn om toch de hulpdiensten de mogelijkheid te geven om (in geval van calamiteiten) hierover te rijden.
 - . Een middenberm is niet nodig, men denkt dan vooral aan het traject van de 'banaan'. Wel werd een voorstel gedaan om een middenberm te voorzien met zichtscherm (enerzijds voor het versmallend en dus vertragend effect op het verkeer, anderzijds om kijkfiles te vermijden in geval van calamiteiten)
 - . Een middenberm naar Nederlands model (gelijkliggende gekleurde asfaltzone tussen twee witte lijnen) kwam naar voren als een mogelijk alternatief. Dit geeft mogelijkheden om de hulpdiensten over de as van de weg te laten rijden.
 - . Een verbreding van de buitenste redresseerstroken werd minder gewaardeerd ten opzicht van een verbreedde middenberm.
 - . Het brede wegbeeld geeft aanleiding tot een grotere snelheid als wenselijk. Het volledige traject zou onder trajectcontrole geplaatst moeten worden (bij voorkeur ook reeds bestaande gedeelte en Pierstraat).

Geluid en fijn stof

- Om geluidshinder maximaal te beperken is geluidsarme asfalt een "must-have"
- Bij een centrale ligging is er aan elke zijde een mogelijkheid om 100m bos aan te planten als barrière voor geluid en stof.
- Over geluidsbermen liepen de meningen per sessie uiteen:
 - . Geluidsbermen zijn gewenst, die dan ook voor een groene inkleding zorgen. Aanplantingen als maatregel voor het fijn stof. De groene aanplantingen zorgen ook voor een groene buffer.
 - . Geluidsschermen zijn niet gewenst (zijn ook nadelig voor fijn stof). Men wil liever geluidsbermen, die dan ook voor een groene inkleding kunnen zorgen.
 - . Enkele stemmen gingen op om geluidsschermen over het gehele tracé te plaatsen.

Groene inplanting

- Maximaal groenbehoud is zeer gewenst. Hierbij werd geopperd om een ecoduct te plaatsen ter hoogte van het huidige bos om het bestaande landschap maximaal te bewaren.

- Hierbij wordt ook aandacht gevraagd voor bestaande wandelroutes die daarin kunnen geïntegreerd worden.
- Langs de N171 moet een groene zone voorzien worden, die inkleding begint al op de geluidsbermen en draagt verder weg naar de bewoning toe om een groene buffer te creëren

Snelheid

- Een grote bezorgdheid over het verkeerde gebruik van de nieuwe weg, en vooral aan de verkeerde snelheden.
- Snelheidslimiet wordt op 70 km/u gelegd.
- Uitdrukkelijke vraag om op dit wegvak trajectcontrole in te voeren

Fietsers

- Voor fietsers is het van belang dat ze aan weerszijden van de nieuwe weg kunnen rijden, liefst in beide richtingen. Een alternatief kan zijn dat er aan één zijde een breed fietspad wordt aangelegd met op strategische plaatsen (huidige buurtwegen) ongelijkvloerse kruisingen.
- Fietspaden breed genoeg en ver genoeg gescheiden van het wegverkeer. Hierbij moet gezorgd worden dat er een oplossing wordt gevonden voor bromfietsen (zij zorgen voor lawaai en hinder – dus liefst mee achter de geluidsberm)
- Conflicten met wegverkeer (vooral vrachtwagens) mogen er niet zijn.
- Er moet zeker rekening gehouden worden met de schoolfietsroutes. Ter hoogte van de Eikenstraat moeten de fietsers ongelijkvloers de N171 en de Pierstraat kunnen kruisen.
- Aanleg fiets-o-strade op de oude spoorwegbedding.
- Op de N177 moeten de dubbelrichtingsfietspaden terug naar enkelrichting gebracht worden. Het is heel onduidelijk voor het verkeer.

6 FLANKEREND VERKEERSBELEID

6.1 TAFEL 9 EN 10

6.1.1 Bezorgdheden

- de voornaamste bezorgdheden van de deelnemers heeft betrekking op het 'aanzuigeffect' van de nieuwe verbindingsweg.
- Verder is er weinig vertrouwen in de doelstelling om geen verbinding te maken tussen de snelwegen A12 en de E19. Deze is er indirect aanwezig via de N177, waarbij (in het geval van calamiteiten) de N171 fase 3 zou kunnen worden gebruikt als doorsteek. Sommige opperde om gewoon een volledig snelwegcomplex te voorzien en zodoende de N171 voldoende capaciteit (2*2), al dan niet in tunnel, te geven om deze rol te kunnen opnemen. Andere zien het flankerende beleid en het vermijden van sluipverkeer op een nog hogere schaal nl. E17, A12, E19, A102, R11bis, R0, R1 en de N16.
- Er wordt gewezen op de noodzaak van een duidelijker, consequent investeringsbeleid van de Vlaamse overheid en inspanningen om de achterstand in wegontwerp, doorstroming en calamiteitenbeheer weg te werken.
- Gezien flankerende maatregelen niet worden opgenomen door het project zelf, dienen de nodige garanties/zekerheden gegeven te worden, en bijhorend budget, om deze in de omliggende gemeentes direct na realisatie van de N171 uit te rollen.
- Het flankerend beleid betreft meerdere gemeentes (Boom, Niel, Aarstelaar, Rumst, Schelle, Kontich). Men wil een efficiënt flankerend beleid met voldoende garantie. Gemeentes dienen in dialoog te gaan om zo een coherent beleid te kunnen voeren. AWV dient (deels) in te staan voor het budget voor deze heraanleg omwille dat deze gemeentewegen nu een ongewenste bovenlokale functie ten bate van de hogere overheden vervullen.

6.1.2 Gewenste ontwikkelingen:

De flankerende maatregelen opgesomd in het vervolg van het verslag zouden ook al zijn nut kunnen hebben op de verkeersdrukke in de huidige situatie. Er zou geopteerd kunnen worden om deze nu al te voorzien voordat de nieuwe weg er is.

Indien de weg er komt geeft men de voorkeur aan volgende:

- Ter hoogte van de aansluiting van de N177 en de A12
 - . Doorstroming op de A12 is prioritair (vooral richting Antwerpen). Het aanleggen van een nieuwe weg heeft immers geen zin wanneer men geen doorstroming heeft ter hoogte van de knooppunten.
 - . De rotonde is slecht aangelegd (zichtbaarheid, ontsluiting voor vrachtwagens niet vlot mogelijk) en heeft onvoldoende capaciteit om de mogelijks bijkomende intensiteiten te verwerken
 - . Het aantal kruisingen op de N177 zouden kritische bekeken te worden, zowel naar aantal als naar het uitrustingsniveau voor zwakke weggebruikers.
- Algemene maatregelen op oost-west assen
 - . Trajectcontrole / snelheidscontrole (N171, Piersstraat, 's Herenbaan, Molenstraat, Eikenstraat)
 - . Piersstraat is huidig een zeer drukke straat, een totale heraanleg over het volledige tracé is essentieel. Hierbij zou de nadruk moeten liggen op wonen met veilige fiets- en voetpaden.
 - . Hetzelfde voor Eikenstraat, Reetsesteenweg, 's Herenbaan, Molenstraat, Predikherenhoevenstraat. Deze zouden best op elkaar dienen te worden afgestemd zowel naar timing als naar ontwerpprincipes.
 - . Heraanleg kruispunt Piersstraat – Reetsesteenweg met een veilig, overzichtelijk kruispuntoplossing met aandacht voor voetgangers en fietsers.
 - . Hoogwaardige fietsinfrastructuur in een logische fietsnetwerk in de omliggende wegen met veilige (al dan niet ongelijkgrondse) kruisingen van de grote kruispunten in de nabije omgeving.

- . Vrachtverbod (ANPR) op overige oost-west assen buiten N171
- . Verkeersveiligheid in woonwijken verhogen
- . Sluipverkeer (via ANPR) opsporen in omliggende oost-west assen en beboeten.
- . Inperking van aangegeven routes in verschillende navigatietoepassingen (WAZE)
- . N171 fase 4 en herziening van complex E19 – Kontich tegelijk uitvoeren als aanleg N171 fase 3. Zo kan het verkeer sneller + veiliger weg aan de zijde Kontich

6.1.3 Volgende andere punten kwamen aan bod:

- Ontsluiting Satenroze + eventuele knip
- Ongelijkgronds kruispunt N171 met Eikenstraat (geen verkeerslicht) + geluidsmuur zuidoost zijde
- Een aantal aanwezigen hebben een voorkeur voor een ingetunneld of ingesleufd ontwerp