
Project-MER doortrekking N171 fase 3

TRACTEBEL



☐ Confidential ☐ Restricted ☐ Public ☐ Internal

Opdrachtstelling

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



Project-MER

• Wat?

- Een project-milieueffectenrapport, kortweg project-MER, onderzoekt de **mogelijke effecten van een project op mens en milieu**. Waarom?
- In het project-MER onderzoeken we de **meest optimale uitvoering** van het project voor mens en milieu. Een goedgekeurd project-MER is een voorwaarde om een omgevingsvergunning te kunnen verkrijgen.

• Hoe?

- Een project-MER start met een **aanmelding** bij het Team MER. Op die manier maken we kenbaar dat we een project-MER willen uitvoeren.

Project-MER

• Hoe?

- In het kader van de aanmelding stellen onafhankelijke onderzoekers een dossier op waarin ze het project en de **mogelijke alternatieven van de N171** beschrijven (alternatievenonderzoek). Ook verduidelijken ze welke **milieueffecten** ze zullen onderzoeken en op welke manier (effectenstudie). De onderzoekers vragen uitdrukkelijk het advies van het Team MER over de inhoud van de aanmelding. Op die manier willen ze een **consensus** bereiken **over de aanpak** van het onderzoek en de vooropstelde methodologie.
- Belangrijk om weten: de aanmelding is nog niet het effectieve onderzoek.
- **Het geeft richting en omschrijft hoe het onderzoek zal worden uitgevoerd.** Pas na de goedkeuring en het advies van het Team MER, start het eigenlijke project-MER.

Uitgangspunten Alternatieven

- Varianten van het ontwerp 'projectnota' (2010)
- 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.

Uitgangspunten Alternatieven

- 2*1
- Inhalen (bv. door hulpdiensten) is mogelijk
- Ontsluiting voor hulpdiensten ter hoogte van ziekenhuis / brandweerkazerne
- Fietspad los van weg
- Rotonde op N177 blijft behouden
- Kan niet los gedacht worden van bredere mobiliteitsmaatregelen

Samenstelling alternatieven

- Houden rekening met de inspraak uit de eerste Expresdag en de luisterdagen
- ‘homogene’ oplossingen (één achterliggend verkeersconcept) en bijhorende maatregelen
- Laten toe om verschillende aspecten in MER te onderzoeken
- In principe kunnen verschillende onderdelen gecombineerd worden

Te onderzoeken alternatieven

- Nul-alternatief: behoud bestaande toestand met kleine aanpassingen
- Het basisalternatief: dit is het alternatief zoals het in 2009-2010 werd ontworpen.
- Het doorstromingsalternatief, waarbij de doorstroming op het nieuw aan te leggen traject centraal staat;
- Het ontsluitingsalternatief, waarbij de bestaande wijken op verschillende plaatsen rechtstreeks toegang krijgen tot de nieuwe weg.
- Steeds rekening houdend met externe ontwikkelingen (bv. aanpassingen A12)

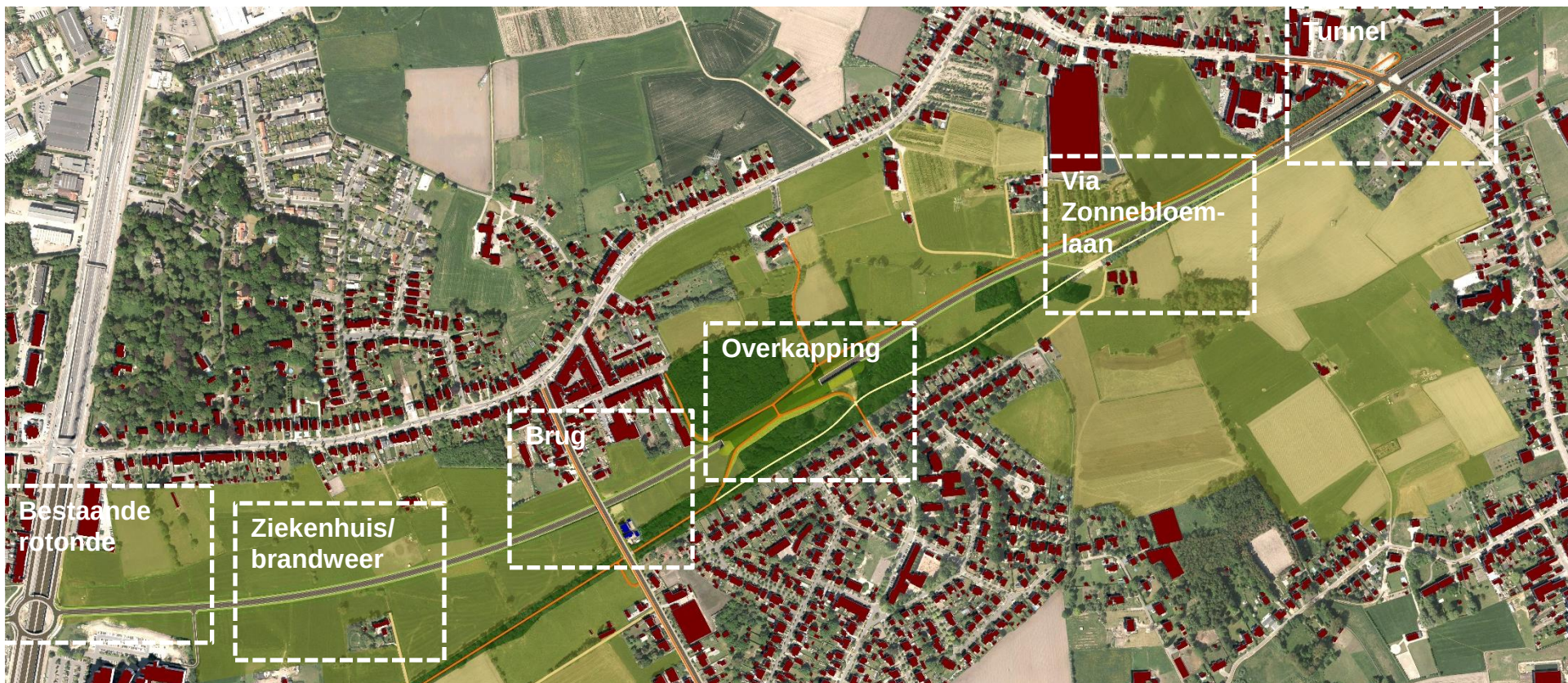
Basisalternatief



Basisalternatief

- Ronde Eikenstraat met fietstunnels ten zuiden van de N171
- Hoeve Tuyteleers via tunneltje onder N171
- Fietsbrug ter hoogte van Bosje. Bestaande wegstructuur is basis.
- Brug op Predikherenhoevestraat met behoud bestaande woningen (kromming + ventweg). Fietsoversteek gelijkgronds
- Aansluiting ziekenhuis en brandweer (enkel prioritair), al dan niet met lichten
- Aansluiting op bestaande rotonde
- Profiel 1+1 met middenberm, verlaagde ligging

Doorstromingsalternatief



Doorstromingsalternatief

- Tunnel Eikenstraat met fietstunnels ten noorden van de N171
- Hoeve Tuyteleers via doortrekking Zonnebloemlaan
- Overkapping met fietsverbinding ter hoogte van Bosje. Doorlopend fietspad ten noorden. Bestaand onverhard pad behouden.
- Brug op Predikherenhoevestraat met sloop bestaande woningen (rechte brug). Fietsoversteek gelijkgronds
- Aansluiting ziekenhuis en brandweer (enkel prioritair), al dan niet met lichten
- Aansluiting op bestaande rotonde
- Profiel 1+1 zonder middenberm, verlaagde ligging

Ontsluitingsalternatief



Ontsluitingsalternatief

- Kruispunt Eikenstraat met lichten. Fietzers gelijkgronds.
- Hoeve Tuyteleers via doortrekking Zonnebloemlaan
- Fietstunnel ter hoogte van Bosje. Doorlopend fietspad ten noorden. Bestaand onverhard pad behouden.
- Kruispunt op Predikherenhoevestraat met lichten. Fietstunnel.
- Aansluiting ziekenhuis en brandweer (enkel prioritair), al dan niet met lichten
- Aansluiting op bestaande rotonde
- Profiel 1+1 zonder middenberm, ligging op maaiveld

Milieu-effecten

- Mobiliteitsgebonden

- Mobiliteit
- Geluid
- Lucht

- Niet mobiliteitsgebonden

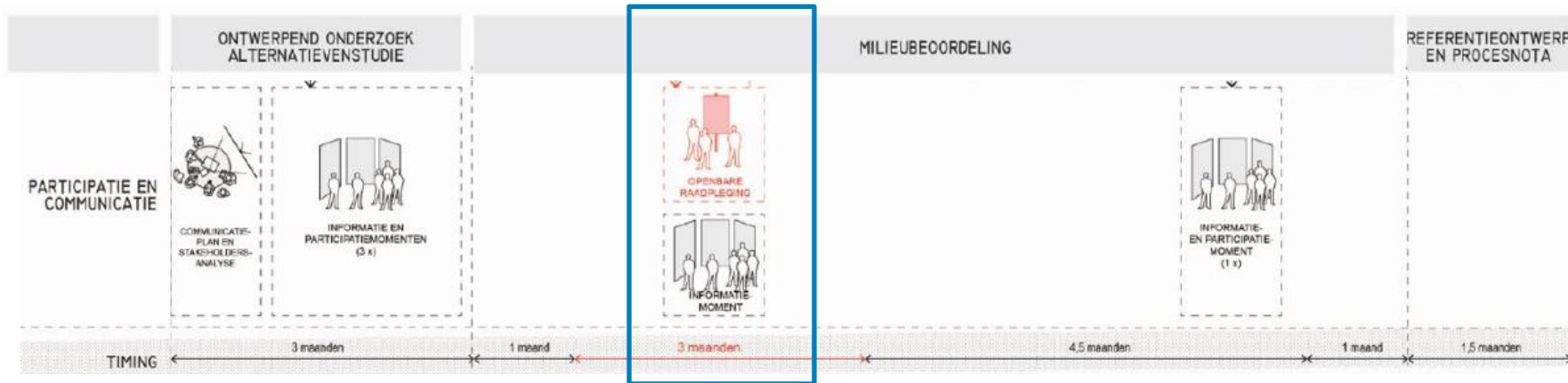
- Landschap
- Biodiversiteit
- Bodem
- Water
- Mens-Ruimte

- 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

Participatie & communicatie

- Openbare raadpleging van aanmelding + formeel advies van de gemeente
- 2^{de} expresdag (infotentoonstelling)



- Participatiemoment na voorlopige resultaten MER (zomer)

Inspraak aanmelding

- Burgers
 - 30 dagen na start openbare raadpleging
 - Via verslag expresdag
- Betrokken gemeenten en administraties

Inspraak

- Wel
 - Uitvoeringsalternatieven formuleren en vragen om die te vergelijken met de bestaande alternatieven;
 - Vragen om mogelijke effecten te onderzoeken die niet vermeld worden in de aanmelding;
 - Wijzen op bepaalde aandachtspunten en gebieden in de omgeving van het project waarop het project een impact kan hebben en die niet vermeld staan in het dossier;
 - Specifieke milderende maatregelen voorstellen.
- Niet
 - **geen formele bezwaarschriften** indienen tegen het project.
 - Dat kan later tijdens het openbaar onderzoek van de omgevingsvergunningsaanvraag.

Vervolgstappen

- Opmaak project-MER (mei 2020)
- Afwegen alternatieven (sep 2020)
- Opmaak projectnota



Doortrekken N171 Fase 3

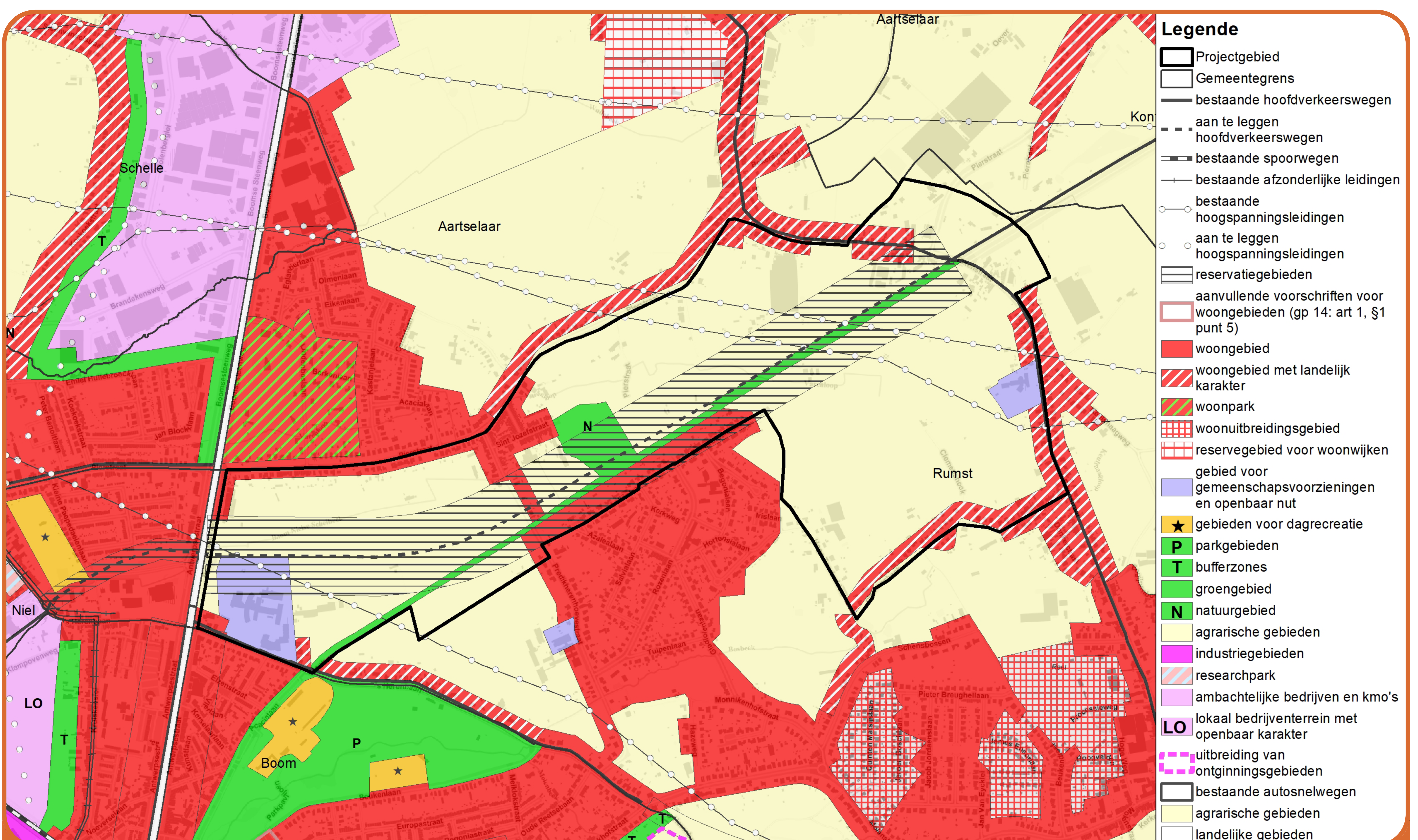
Project in het kort

De Vlaamse overheid wil de Rupelstreek beter ontsluiten op het hogere wegennet en het sluipverkeer uit de dorpskernen van Rumst, Aartselaar en Boom houden.

De doortrekking van de N171, de ‘expresweg’, tussen de Eikenstraat en de parallelweg met de Boomsesteenweg (N177) in Rumst komt hieraan tegemoet. Deze derde fase vormt het voorlopige sluitstuk van de aanleg van de N171. In een laatste fase wordt de huidige expresweg tussen de E19 en de Eikenstraat opnieuw aangelegd.

Krachtlijnen

- Ontsluitingsfunctie voor de omliggende woonkernen.
- Ontsluiting van de industriezone Krekelenberg te Niel via de reeds aanlegde N171 (‘banaan’).
- Voldoende fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk om de kernen met elkaar te verbinden, maar ook de verbinding te maken naar het ziekenhuis, de scholen en lokale recreatieterreinen.



Reservatiestrook

Het tracé van de N171, fase 3 valt volledig binnen de reservatiestrook zoals bepaald in het gewestplan Antwerpen (KB 3/10/1979). Het projectgebied valt gedeeltelijk binnen het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan ‘Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen’ (MB 19/06/2009) en het gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan ‘Reet Statie’ (23/06/2016). Deze plannen bepalen de bestemming van een perceel, hoe het mag worden ingericht en onder welke voorwaarden.



Een korte geschiedenis

1972-1974

Aanleggen van het **eerste deel** van de N171 tussen de E19 en de Eikenstraat in Rumst.

1979

Aanduiden van de **reservatiestrook** voor de N171 op het gewestplan.

2004

Vertalen van de ontwerprichtlijnen voor verkeer en ruimte in een **streefbeeldstudie**. Vaststellen van de principes voor de manier waarop de N171 over het hele traject in de omgeving kan ingepast worden.

2009, 2010

In de projectnota en aanvullende projectnota werd het project voor de doortrekking in detail uitgewerkt tot een voorontwerp. De projectnota werd echter nooit goedgekeurd.

2015

Inhuldigen van 'de banaan', het **tweede deel** van de N171 tussen Krekelenberg en de A12 en de rotonde op de N171.

2019

Voor het **derde deel** van de N171 schrijft de Vlaamse overheid een nieuwe studie uit. Start onderzoek naar de milieueffecten en opmaak van een nieuwe projectnota.

2020

Opmaken van het **milieueffectenrapport** en de nieuwe **projectnota**.



Milieueffectenrapport

Wat?

Een project-milieueffectenrapport, kortweg project-MER, onderzoekt de **mogelijke effecten van een project op mens en milieu**. In dit geval onderzoekt het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de milieueffecten van het derde deel van de N171 tussen de Eikenstraat en het bestaande ronde punt op de N177 (boven de A12).

Waarom?

In het project-MER onderzoeken we de **meest optimale uitvoering** van het project voor mens en milieu. Een goedgekeurd project-MER is een voorwaarde om een **omgevingsvergunning** te kunnen verkrijgen.

Hoe?

Een project-MER start met een **aanmelding bij het Team MER**. Op die manier maken we kenbaar dat we een project-MER willen uitvoeren.

In het kader van de aanvraag stellen onafhankelijke onderzoekers een dossier op waarin ze het project en de **mogelijke alternatieven van de N171** beschrijven (alternatievenonderzoek).

Ook verduidelijken ze welke **milieueffecten** ze zullen onderzoeken en op welke manier (effectenstudie). De onderzoekers vragen uitdrukkelijk het advies van het Team MER over de inhoud van de aanvraag. Op die manier willen ze een **consensus** bereiken over de aanpak van het onderzoek en de vooropstelde methodologie.

Belangrijk om weten: de aanvraag is nog niet het effectieve onderzoek.

Het geeft richting en omschrijft hoe het onderzoek zal worden uitgevoerd. Pas na de goedkeuring en het advies van het Team MER, start het eigenlijke project-MER.

Inspraak?

Burgers kunnen tijdens een publieke raadpleging gedurende 30 dagen **opmerkingen formuleren en bijkomende onderzoeksvragen suggereren**.

Hoe u dat precies kan doen, leest u op de volgende infopanelen.



Alternatievenonderzoek

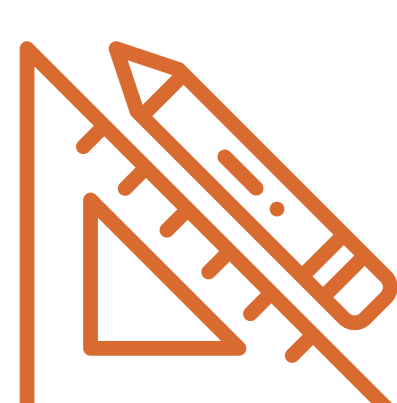
In een alternatievenonderzoek worden er op verschillende niveaus alternatieven beschouwd en afgetoetst op hun redelijkheid. We maken een onderscheid tussen locatiealternatieven en uitvoeringsalternatieven.



Locatiealternatieven

Op het gewestplan is een brede **reservatiestrook** aangeduid. Die vormt de **juridische grond voor de doortrekking van de N171**.

Er werden drie alternatieve tracés ontworpen die alle drie voldoen aan de basisdoelstelling maar verschillen qua uitwerking (bv. kruispuntoplossing). De drie ontwikkelde tracés vallen volledig binnen deze strook, ongeveer in de as ervan. Afhankelijk van het gekozen tracé zijn er kleine aanpassingen om de negatieve impact op bewoning, serres of natuur te beperken. Elk eventueel alternatief tracé moet ook binnen de reservatiestrook blijven.

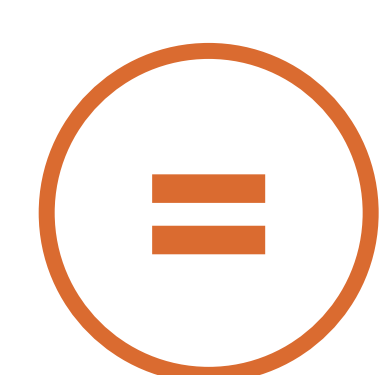


Uitvoeringsalternatieven

Uitvoeringsalternatieven hebben betrekking op de exacte wijze van uitvoering van het project. De verschillende alternatieven vormen evenveel logische combinaties van bouwstenen. Daarbij speelt de wijze waarop het verkeer op de weg wordt georganiseerd een belangrijke rol. De onderzoekers zien drie logische combinaties van de verschillende uitvoeringsmogelijkheden of met andere woorden drie uitvoeringsalternatieven.

- **Het basisalternatief:** dit is het alternatief zoals het in 2009-2010 werd ontworpen.
- **Het doorstromingsalternatief**, waarbij de doorstroming op het nieuw aan te leggen traject centraal staat;
- **Het ontsluitingsalternatief**, waarbij de bestaande wijken op verschillende plaatsen rechtstreeks toegang krijgen tot de nieuwe weg.

Het staat iedereen vrij om nog andere uitvoeringsalternatieven te formuleren. Daarnaast bevatten de ontwerpen nog voorstellen voor de organisatie van het fietsverkeer en maatregelen die betrekking te hebben op het milderen van de negatieve effecten. Denk bijvoorbeeld aan een ander type wegdek, geluidsschermen of extra groen, wanneer onderzoek de noodzaak ervan zou uitwijzen.



0-alternatief

Om de effecten van de verschillende alternatieven goed in beeld te kunnen brengen, bekijken we ook een 0-alternatief. Dit houdt in dat de doortrekking van de N171 er niet komt en dat de **bestaande situatie**, eventueel met kleine aanpassingen, blijft bestaan.



Effectenstudie

Nadat de ingesproken alternatieven op hun redelijkheid beoordeeld zijn, onderzoeken we in de eigenlijke effectenstudie de milieueffecten van het nieuwe stuk N171.

We doen dat zowel voor de huidige ontwerpen als voor de als redelijk beoordeelde alternatieven en varianten.

Welke verschillende disciplines of effecten onderzoeken we?

Onafhankelijke experts voeren de effectenstudie uit en gaan daarbij grondig te werk. Ze onderzoeken de gevolgen voor verschillende aspecten of zogenaamde disciplines:

- | | |
|---|--|
|  Mens-Mobiliteit |  Mens-Ruimtelijke aspecten |
|  Geluid & trillingen |  Biodiversiteit |
|  Lucht |  Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie |
|  Bodem |  Gezondheid |
|  Water | |

Hoe gaan we te werk?

1 Studiegebied bepalen

Voor elke discipline bepalen we eerst het studiegebied. Dit is minstens het projectgebied en zijn directe omgeving, maar kan (vooral voor mobiliteit) ook ruimer zijn.

2 Grondig onderzoek van de referentiesituatie

Vervolgens omschrijven we per discipline hoe we de referentiesituatie zullen onderzoeken.

De referentiesituatie is de toestand zonder het project (0-alternatief). Omdat de effecten van het project zich pas over enkele jaren zullen manifesteren, onderzoeken we de toestand in het jaar 2030.

3 Effectbeoordeling geplande situatie

Experts beoordelen ten slotte per discipline het effect van de geplande situatie, m.a.w. de doortrekking van de N171. Elk effect krijgt een score van +3 tot -3. Hoe negatiever de score, hoe dwingender de milderende maatregelen.

4 Milderende maatregelen

Wanneer significant negatieve effecten worden vastgesteld is het noodzakelijk om milderende maatregelen te voorzien. Die kunnen bestaan uit aanpassingen aan het ontwerp zelf (bv. ligging van het tracé, wegprofiel) of uit aanpassingen aan de omgeving (bv. geluidswal).



Welke stappen moeten we nog zetten?

jan 2020

Start: aanmelding en verzoek tot scoping bij Team MER

Het project-MER start met de opmaak van een aanmeldingsdossier en een verzoek tot scoping of advies. Dit dossier is ondertussen klaar en ingediend bij het Team MER. De opdrachtgever is het Agentschap Wegen en Verkeer, het onderzoek wordt uitgevoerd door studie bureau Tractebel.

Infomarkt gevolgd door een publieke raadpleging

Tijdens een infomarkt wordt het dossier algemeen voorgesteld en kunnen geïnteresseerde burgers reageren.

Daarna ligt het aanmeldingsdossier gedurende 30 dagen ter inzage bij de betrokken gemeenten. Het is ook online raadpleegbaar via de website van het Team MER. In die periode krijgt het grote publiek inspraak en kan het bijkomende onderzoeksvragen stellen.

maart 2020

Besluit aanmelding & scoping door Team MER

60 dagen na het indienen van het aanmeldingsdossier neemt het Team MER een beslissing en formuleert ze haar advies.

Opmaak project-MER

De experts starten vervolgens met de effectieve opmaak van het project-MER, op basis van het aanmeldingsdocument en de adviezen van het Team MER. Via de AWW-website of digitale nieuwsbrief informeren wij u over de start van het onderzoek en de weerhouden adviezen van burgers en omwonenden.

mei 2020

Indiening eerste versie ontwerp-project-MER

Het onderzoeksteam bezorgt een ontwerp van project-MER aan het Team MER en vraagt om het ontwerp-MER te bespreken met de bevoegde adviesinstanties.

Beslissing voorlopige goedkeuring ontwerp-MER door Team MER

Na deze bespreking wordt het ontwerp-project-MER waar nodig aangepast en aangevuld en kan dit document (informeel) goedgekeurd worden door het Team MER.

sept 2020

Afwegen van de alternatieven

In het onderzoek naar de N171 worden verschillende alternatieven onderzocht. Het project-MER levert belangrijke input aan de besluitnemers. Zij zullen echter niet enkel rekening houden met het MER, maar ook met de kostprijs, de inspraak van de betrokkenen.

dec 2020

Opmaak projectnota

Voor het gekozen alternatief wordt een projectnota opgemaakt. In deze nota wordt het definitieve ontwerp besproken en aan de Projectstuurgroep1 (PSG) voorgelegd. De leden van de PSG brengen hun aanbevelingen samen tot er een consensus is over het voorliggend dossier.

maart 2021

Aanvraag omgevingsvergunning & openbaar onderzoek

Het ontwerp van project-MER wordt samen met de aanvraag voor de omgevingsvergunning ingediend bij het Departement Omgeving. Nadat het dossier ontvankelijk wordt verklaard, loopt er gedurende 30 dagen een openbaar onderzoek waarbij men formele bezwaarschriften kan indienen. Wij brengen u op de hoogte van het openbaar onderzoek en stellen het ontwerp opnieuw aan u voor.

Start der werken

Het decreet Basisbereikbaarheid vereenvoudigt de projectwerking. In het verleden kwam de besluitvorming tot stand via de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) en de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC). Nu krijgt de besluitvorming op een eenvoudigere manier vorm, via één geïntegreerd overlegorgaan: de projectstuurgroep (PSG).



Wat kan u doen tijdens de aanmelding?

Aanmeldingsdossier inkijken

Het aanmeldingsdossier met scopingadvies ligt begin 2020 **gedurende 30 dagen ter inzage in de gemeentehuizen van Rumst en Aartselaar**.

U kan het ook online raadplegen via www.mervlaanderen.be > lopende inspraakprocedures of op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer.



Wat kan u vragen tijdens deze periode?

Als inwoner kent u het projectgebied beter dan wie ook. U kan dan ook nuttige **vragen en suggesties overmaken** voor het onderzoek. U kan bijvoorbeeld:

- Uitvoeringsalternatieven formuleren en vragen om die te vergelijken met de bestaande alternatieven;
- Vragen om mogelijke effecten te onderzoeken die niet vermeld worden in de aanmelding;
- Wijzen op bepaalde aandachtspunten en gebieden in de omgeving van het project waarop het project een impact kan hebben en die niet vermeld staan in het dossier;
- Specifieke milderende maatregelen voorstellen.



Wat is niet mogelijk tijdens deze periode?

U kan **geen formele bezwaarschriften** indienen tegen het project.

Dat kan later tijdens het openbaar onderzoek van de omgevingsvergunningsaanvraag.

Hoe kan u reageren?

U kan uw suggesties aan ons bezorgen **via een inspraakformulier**.

Dat formulier vindt u vandaag achteraan in de zaal, of bij de betrokken gemeenten en op www.mervlaanderen.be > Hoe reageren?

U bezorgt ons uw inspraakformulier via:

- De inspraakbox achteraan de zaal.
- Team MER, Koning Albert II-laan 20, bus 8, 1000 Brussel.
- E-mail: mer@vlaanderen.be.
- De betrokken gemeenten Rumst en Aartselaar.



Vlaanderen
is wegen en verkeer

Blijf op de hoogte!

Projectwebsite

Op de projectpagina www.wegenenverkeer.be/expreswegrumst vindt u alle nuttige info over de doortrekking van de N171 en de lopende procedures.

Digitale nieuwsbrief

Schrijf u via de projectwebsite in op onze digitale nieuwsbrief en ontvang het laatste nieuws meteen in uw mailbox.

Opdrachtgever

**AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER**

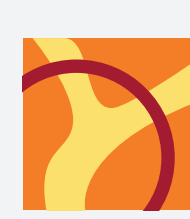
Agentschap Wegen
en Verkeer
Afdeling Antwerpen
Lange Kievitstraat
111-113 bus 41
2018 Antwerpen

Studiebureau project-MER

TRACTEBEL


Tractebel Engineering nv
Van Immerseelstraat 66
2018 Antwerpen

Betrokken gemeenten

 **RUMST**

Rumst
Koningin Astridplein 12
2840 Rumst


AANGENAAM
AARTSELAAR

Aartselaar
Baron van Ertbornstraat 1
2630 Aartselaar

ik reageer als		heeft betrekking op	0-alt	var1	var2	var3	reactie	
organisatie	Boomsdreef	varianten			●		Op variant 2: - Wat is het gevolg van het NIET aansluiten van de Eikenstraat op de N171 richting A12? - Kan de N171 over grotere afstand in een sleuf gelegd worden en dieper zodat de oversteken gemakkelijker worden?	Het doortrekken van de N171 zonder aansluiting op de Eikenstraat en de ligging in open sleuf was een scenario in de streefbeeldstudie en niet weerhouden (zie hoofdstuk 7 van de aanmelding)
organisatie	Fietsersbond	varianten					Een verbindend dubbelrichting fietspad moet minstens 4 m breed worden. Dit kan voldoende zijn als er ook parallel voetpaden zijn. Als dit als fietssnelweg gedacht wordt, gaan we best naar 6 m	Alle voorziene fietspaden voldoen aan de geldende vademecums
particulier		varianten					Variant 1: - Fietspad Eikenstraat aan pare huisnummers volledig doortrekken tussen fietsoversteek en Pierstraat richting Kontich, met overbrugging van N171. - Fietsverbinding tussen Predikherenhoevestraat en N177? - Wat met groene buffers naast N171? Variant 2: - zelfde opmerking fietspad Eikenstraat als bij variant 1. - fietstunnel om Pierstraat richting Aartselaar te kruisen: ik vrees te ingewikkeld. - wat met groene fuffer naast N171? Variant 3: - allemaal gelijkvloerse kruisingen: geen goed idee. - weg niet in sleuf geeft meer lawaaihinder. - wat met groene buffer naast N171?	De verschillende fietsopties worden verder onderzocht in het MER. Verschillende combinaties zijn mogelijk en worden geoptimaliseerd na afloop van het MER. Er worden bewust ook gelijkgrondse kruisingen onderzocht om een goed beeld te krijgen van de verschillen. De groene buffers werden nog niet ingetekend omdat nog moet nagegaan worden welke boscompensaties noodzakelijk zijn en waar die optimaal gelegen zijn in functie van het beperken van de hinder. In elk geval worden landschapsbuffers voorzien in functie van bv. geluidsimpact.
particulier		varianten				●	Ik kies voor variant 3, deze draagt bij aan de ontsluiting van de omgeving. Er kan nog voor een betere doorstroming gezorgd worden door op variant 3 bijkomend te voorzien in een tunnel voor het doorgaand verkeer.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier		varianten			●		Variant 2: dieper graven van de weg en langer stuk overkappen. Beginnend van voor de scouts tot daar waar de in- en uitvoegstrook begint van de tunnel onder de Eikenstraat.	Indien de overkapping langer wordt is er sprake van een tunnel. Hiervoor gelden bijkomende voorwaarden die niet haalbaar zijn voor een weg van deze categorie. Wel kan gedacht worden aan het verder doortrekken van geluidswallen. Ook het dieper ingraven is moeilijk omwille van de hoge grondwaterstand in het gebied en de bijhorende kostprijs.
particulier		varianten		●	●	●	Variant 3 lijkt mij slechtste voornamelijk omdat gelijkgrondse kruising + lichten gevaarlijk blijven voor auto's en fietsers (scholieren). Variant 2 beter doch geen goede oplossing voor fietsstroom Kontich Sint-Rita. Variant 1 de beste voor fietsstroom Sint-Rita Kontich. Zorg i.v.m. voorrang rotonde Eikenstraat (te veel verkeer expresweg), maar liever dat dan kruispunt. Fietsostrade naar Kontich / naar Boom en carpool E17 is een must. In de varianten 2 en 3 moeten nog een betere oplossing komen voor de laatste 2 km fietsroute naar Sint-Rita.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. De bestaande fietsroute naar sint-Rita is ondermaats (dubbelrichtingsfietspad) maar maakt geen deel uit van de huidige opdracht (gemeenteweg). Een aanpassing kan worden voorgesteld als flankerend beleid.
particulier		varianten				●	Variant 3 maar met ondertunneling Eikenstraat voor doorgaand verkeer!!! Graag carpoolparking tussen expresweg-Pierstraat (Frituur 't Kontainerke). Keizershoek in Kontich niet afsluiten!! Pierstraat aan A12 niet afsluiten!	Het doortrekken van de N171 zonder aansluiting op de Eikenstraat en de ligging in open sleuf was een scenario in de streefbeeldstudie en niet weerhouden (zie hoofdstuk 7 van de aanmelding). Carpoolparking is momenteel niet voorzien maar kan eventueel als flankerend beleid. De beslissing om Keizershoek af te sluiten is een keuze van de gemeente. Of de aansluiting van de Pierstraat op de N177 moet blijven bestaan zal blijken uit de verkeerskundige analyse.
particulier		varianten				●	Variant 3 ok, maar met ondertunneling Eikenstraat + 2 rijvakken elke richting tot aan Predikherenhoevestraat. Ook op- en afrit Predikherenhoevestraat richting E19.	2 vakken in elke rijrichting is niet aan de orde omdat dit niet voldoet aan het streefbeeld. Indien blijkt uit de verkeersmodellering dat zulks nuttig is kan dit in een latere fase worden onderzocht.
organisatie	LSA vzw	varianten			●		Variante 2 beste oplossing voor de omgeving Fietsweg aan doorsnede 3 bij variant 2 Hoeve naar Zonnebloemlaan perfect.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Een bijkomende fietsverbinding ter hoogte van voetweg 31 is voorzien
particulier		varianten			●		Mijn optie = variant 2.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier		varianten			●		Voorkeur variant 2, maar 1) geen verkeerslichten ter hoogte Predikherenhoeveveg -> tunnel 2) Kruispunt N171-Pierstraat -> "variante lokaal". Reden: fietstunnels vermijden -> onveiligheidsgevoel.	De combinatie met verkeerslichten op de Eikenstraat en een tunnel aan de Predikherenhoeveveg is onlogisch en wordt niet onderzocht. Ondertunneling van de Predikherenhoevestraat wordt niet als basisoptie onderzocht, maar kan als variant worden voorgesteld bij uitvoering.
organisatie	LSA vzw	varianten			●		Liefst variant 2. Is het minst storend en volgens mij het beste qua doorrijding verkeer. Enkel waarom de fietsers rond sturen als dit met bruggetje gewoon rechtdoor kan? Zeker geen aansluiting via Predikherenhoevestraat want dan kan men niet meer van de wijk kleine landeigendom weg. Ook geen brug in Predikherenhoevestraat over deze baan maan eronder zoals plan 2.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Het tunneltje maakt gebruik van het feit dat de Predikherenhoevestraat hier nog verhoogd ligt. Een tunnel is dus eenvoudiger dan een brug.
particulier		varianten			●	●	Variant 2 is beste uitvoering! Variant 3 is slechtste uitvoering!	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier		aandachtspunten of gebieden					Wat met het broedgebied van de buizers in het bos?	Impact op fauna wordt onderzocht in de discipline biodiversiteit
particulier		varianten	●				Variant 0-alternatief. Graag nakijken wat impact ondertunneling kruispuntenn A12 is zodat doortrekking N171 kan vermeden worden (cf. overkapping ring).	Is voorzien.
particulier		varianten	●		●		EERST onderzoek 0-alternatief. Dan pas variant 2 met een langere overkapping (type dwarsprofiel 3) ter hoogte van de woonwijk! Als dat voor de ring kan, moet dit voor enkele tientallen meters ook kunnen! Extra lange strook bos!	Studie van het 0-alternatief is voorzien. Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Extra bos wordt onderzocht in functie van vastgestelde effecten.
particulier		varianten					Dit moet nog eens besproken worden met de wijk Predikherenvelden om samen tot een constructieve slotsom te komen. Heel wantrouwig tegenover de getoonde varianten. Hoop op een correcte / betrouwbaar verslag van het MER. Ik zie dat er heel weinig rekening gehouden werd met eerder gemaakte opmerkingen.	Studie van het 0-alternatief is voorzien. Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Extra bos wordt onderzocht in functie van vastgestelde effecten.
particulier		varianten			●		Variant 2 -> overkapping is sterk aan te moedigen maar op plan veel te kort! Heel deze groene zone is frequent gebruikt door jeugdbewegingen en kinderen/volwassenen uit de omgeving. Het doel moet toch zijn om zo veel mogelijk groen te behouden! Fijn stof en geluidsoverlast moeten beperkt worden.	Indien de overkapping langer wordt is er sprake van een tunnel. Hiervoor gelden bijkomende voorwaarden die niet haalbaar zijn voor een weg van deze categorie. Wel kan gedacht worden aan het verder doortrekken van geluidswallen. Bijkomende buffers en bos wordt onderzocht in functie van de vastgestelde effecten.
particulier		varianten			●		Wat nu op tafel ligt is variant 2 de beste oplossing op voorwaarde dat 'fase 4' eerst uitgevoerd zou worden.	Fase 4 is voorzien na fase 3. Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier		effecten					Wat is de invloed van fijnstof op minder dan 100 m van de bewoners en schoolgaande kinderen?	Dit wordt onderzocht in de discipline lucht.
particulier		varianten			●		Variant 2 heeft duidelijk mijn voorkeur! Doorstroom.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.

particulier	varianten	Rond punt N171 / Eikenstraat: - best rondpunt met 2 rijstroken (betere doorstroming). - Het verkeer uit richting Aartselaar naar N171 lijkt sterk op (gedeeltelijk) sluisverkeer van A12 -> E19 en vervolg, zeker in geval van overbelasting van de A12. Een voldoende groot en breed rondpunt en de afwerking van het gedeelte tussen Eikenstraat / N171 en de A12 zou het verkeer vanuit richting Aartselaar moeten verminderen, wat de regelmatige files aan dit punt zou moeten doen afnemen.	Een zgn. turborotond wordt momenteel niet onderzocht. Indien dit een oplossing blijkt kan het voorgesteld worden in functie van de uitvoering van alternatief één (indien gekozen).
particulier	varianten	Is er rekening gehouden met een rotonde aan de N171 / Eikenstraat + ondertunneling voor doorgaand verkeer? (zie tekening)	De verkeersstromen op de huidige en toekomstige N171 worden onderzocht in het MER.
particulier	varianten	Gezien ik vlak naast de toekomstige weg woon, lijkt de tunnel mij het interessantst. Liefst zo ver mogelijk van mijn huis.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Exacte ligging van de infrastructuur zal in detail worden bestudeerd na afwerking van het MER.
particulier	varianten	Variant 1: brug in Predikherenhoevestraat zal voor véééé geluidshinder zorgen !! Variant 3: gelijkvloerse kruising met lichten is ook een slechte oplossing. Variant 2: ondertunneling van de Predikherenhoevestraat is veruit de BESTE oplossing voor geluidshinder.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier	varianten	Als de expresweg 2 x 1 rijvak (of 2 x 1,5 rijvak) blijft, moet een doorstromingsconcept zoals voorstel 2 genomen worden. Anders krijgt men dezelfde aanschuifproblemen als in de Pierstraat omdat de capaciteit te klein is (zowel bij rotonde als verkeerslichten). Variant 2! Waarom in Predikherenhoevestraat geen vlakke brug? Goedkopere brug (geen helling), gemakkelijker voor de fietsers. De expresweg komt lager te liggen waardoor geluidsoverlast beperkt wordt. Mogelijk plaatselijk te overkappen (ter hoogte van het ziekenhuis bv.) of fietsoversreken. Het uitgegraven zand kan dienen om extra bermen te maken en daarmee extra groen/afscherming t.o.v. de woonwijk.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Ondertunneling van de Predikherenhoevestraat wordt niet als basisoptie onderzocht, maar kan als variant worden voorgesteld bij uitvoering.
	varianten	Aan Eikenstraat / Pierstraat variant 1 met rotonde en veiligste situatie voor fietsers met ondertunneling. Dit is ook de beste oplossing voor de doorstroming van het verkeer met combinatie van variant 2 door overkapping aan het boske.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Eventuele toevoeging van de overkapping aan alternatief 1 is mogelijk maar wordt niet afzonderlijk onderzocht.
particulier	varianten	Variant 3 opnieuw fietsers-auto's op zelfde niveau kruisen. -> gaat men dan weer overal verkeersassistenten plaatsen?? -> Files alom gegarandeerd! -> Lost dus totaal niets op.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier	effecten	Bekommeris geluidsoverlast Pierstraat. -> minst mogelijke oplossing dient geluidscherm of berm te zijn. Bekommeris bestaande groene fiets- en voetpaden. Deze zijn voor veel mensen belangrijker dan (nieuwe) fietspaden langs bv. Predikherenhoevestraat. Ze zijn bestaand, veel gebruikt, gratis. Zie bv. voetweg 31 die volgens alle plannen afgesloten wordt en waarlangs dagelijks tientallen tot hondertal fietsers en voetgangers passeren. (VW 31 = verbindingspad Aartselaar - Boom/Rumst).	De verschillende fietsopties worden verder onderzocht in het MER. Verschillende combinaties zijn mogelijk en worden geoptimaliseerd na afloop van het MER. Er worden bewust ook gelijkgrondse kruisingen onderzocht om een goed beeld te krijgen van de verschillen. De groene buffers werden nog niet ingetekend omdat nog moet nagegaan worden welke boscompensaties noodzakelijk zijn en waar die optimaal gelegen zijn in functie van het beperken van de hinder. In elk geval worden landschapsbuffers voorzien in functie van bv. geluidsimpact. Op voetweg 31 is een bijkomende fietstunnel voorzien.
particulier	varianten	Voetweg 31 Reukenspad - Pierstraat - Park Boom / Predikherenhoevestraat dient behouden te blijven! Wordt heel veel gebruikt door wandelaars, fietsers, schoolgaande jeugd die van Aartsear naar Boom moet, natuurliefhebbers, ...	Op voetweg 31 is een bijkomende fietstunnel voorzien.
particulier	varianten	Het stuk tussen A12 en Predikherenhoevestraat liefst onder maaiveld en met bufferzone om geluidshinder in Pierstraat en 's Herenbaan te beperken.	Alternatief 1 en 2 kiezen voor een verlaagde ligging met volumebuffers. Een echte sleuf op het hele traject is moeilijk omwille van de aansluitingen van o.m; het ziekenhuis en de grondwatertafel
particulier	varianten	Variant 2 heeft absoluut mijn voorkeur. Tunnel voorzien aan wandelweg naar Park te Boom (veel gebruikt door fietsers). Bomen voorzien rond expresweg. Pierstraat 30 km per uur + uitgezonder plaatselijk verkeer OF woonwijk.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Op voetweg 31 is een bijkomende fietstunnel voorzien. Maatregelen op de Pierstraat zullen worden voorgesteld als flankerend beleid. Dit behoort echter tot de gemeentelijke bevoegdheid. Bijkomend groen wordt voorzien in functie van de vastgestelde effecten.
particulier	varianten	Voorkeur variant 2. Graag tunnel voorzien aan wandelbrug waar veel fietsers komen. Te mijden: een kruispunt met Predikherenstraat. Verkeer moet kunnen doorrijden.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Niet duidelijk over welke 'wandelbrug' het gaat.
particulier	effecten	Vraag me af of er bij het onderzoek naar geluidsoverlast en andere effecten (bv. kwaliteit van de lucht) voor de omwonende ook rekening gehouden zal worden met de dieren (bv. paarden, koeien en ander vee) die in de omringende weilanden staan Er is reeds aangetoond dat constante blootstelling aan druk verkeer een negatieve invloed heeft op de dieren. Maar maak me ook zorgen om de luchtkwaliteit voor hen.	De effecten op landbouwdiere worden niet onderzocht. De discipline biodiversiteit onderzoek wel de impact op fauna in het algemeen. De discipline lucht gaat ook na wat de effecten op de mens zijn.
particulier	varianten	M.b.t. kruispunt Pierstraat / Eikenstraat: Variant 2 geeft meeste garantie op ontlasting onderliggen wegennet in Pierstraat / Eikenstraat. Ook naar voetgangers en fietsverkeer de veiligste oplossing. Nu nog snelle uitvoering :).	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier	alle	varianten: optie 2 is de beste.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Parkeerproblemen en verkeersveiligheid/verkeersleefbaarheid komen aan de orde in de discipline mobiliteit.
	varianten	effecten: smog Pierstraat 44; fietspad en mogelijkheid tot parkeren Pierstraat 44. aandachtspunten: Veiligheid voor mensen/fietsers/auto's die willen parkeren; extra aantrekkingsverkeer / Keizershoek Kontich gaat geblokkeerd worden door Kontich -> extra druk op Pierstraat Reet.	
	varianten	Voorkeur: variant 2, maar met rotonde Eikenstraat van variant 1. Trajectcontrole zodat er niet te snel gereden wordt. Veel aandacht voor fietsers tijdens werken Eikenstraat: veilige doorgang zowel Aartselaar <-> Reet als Niel <-> Kontich.	De voorgestelde combinatie is niet logisch. Beide bouwstenen worden onderzocht en kunnen in een volgende fase gecombineerd worden indien wenselijk. Trajectcontrole kan voorgesteld worden als milderende maatregel. Aandacht voor fietsers tijdens de werken komt aan bod in de discipline 'mens'.
particulier	varianten	Variant 2 + doorstromingsvariante heeft mijn absolute voorkeur. Ondertunneling van Pierstraat/Eikenstraat en Predikherenhoevestraat geeft enerzijds snelle uitvoer van verkeer, anderzijds blijft het verkeer op de expresweg. M.a.w. zorgt voor weinig verkeerscirculatie op lokale wegen = sluisverkeer). Kruispunt met lichten op Predikherenhoevestraat maakt van deze straat de achterdeur voor bewoners van Boom en omstreken. Gevaarlijk ook voor zwakke weggebruikers, scouts en schoolkinderen in het bijzonder.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier	effecten	Wat met geluidsoverlast bij de half verzonden expresweg? Grote drukte in Predikherenhoevestraat als er een oprit/afrit met lichten wordt voorzien?!	De aangehaalde effecten worden in het MER onderzocht.

particulier	varianten	Variant 2 komt als beste uit! Zeker niet variant 3 met aansluiting vanop de Predikherenhoevestraat op de 171. N171 moet als doorgangsweg worden gezien en geen verbindingsweg met de buurtstraten. Geen obstakels en vlotte doorgang. 1 rijvak in beide richtingen, zeker niet meer!	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier	varianten	Voorkeur variant 2, daar deze weg onder straatniveau ligt en dus het minste hinder geeft voor de omwonenden. Bovendien goede oplossing voor 'het bosje', voor de fietsers en goed voorstel aan kruispunt expresweg. Zeker NIET variant 3 aangezien deze optie hde problemen enkel doet verschuiven. Doorgaand verkeer kan nog steeds t.h.v. Predikherenhoevestraat richting Pierstraat rijden of richting Reet centrum via Predikherenhoevestraat. Ook minst goede oplossing voor behoud groen en nadelig voor fietsers (veel gevaarlijker). Vrachtverkeer kan nog steeds langs alle kanten komen. Bovendien is er de verleiding om langs Pierstraat te blijven rijden omwille van minder lichten. Ook het putn stoppen en terug opentrekken aan kruispunten zorgt voor meer overlast (lawaai en uitlaatgassen).	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
organisatie	Scouts en Gidse varianten	Bij variant 3 is het kruispunt zeer onveilig voor leden (van de scouts) die met de fiets komen en zal ook lastig zijn voor evenementen. Variant 2 (1 ook maar iets minder) is iets beter omdat die fietsbrug zou helpen voor de veiligheid & verkeer.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier	varianten	Traject 2 heeft mijn voorkeur.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier	varianten	Variant 2 lijkt me het beste aan de opdracht te voldoen. Het minste impact op milieu en omgeving.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier	varianten	Bij variant 3 ga je de files verdelen tussen Pierstraat en nieuwe expresweg. Variant 2 beste oplossing.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier	varianten	Variant 3: Verkeerslichten in de Predikherenhoevestraat zal aanleiding geven tot filevorming in deze straat. Oorzaak: inwoners van Boom maken dan gebruik van toegang expresweg i.p.v. Boomsesteenweg.	De aangehaalde effecten worden in het MER onderzocht.
particulier	aandachtspunten of gebieden	Geen verkeerslichten noch aansluiting in de Predikherenhoevestraat. De evolutie van de elektrische wagen is in een stroomversnelling. Beter nog een paar jaar wachten om een beslissing te nemen. Die paar jaar wegen niet op tegen de mogelijke gevolgen.	Het gebruik van elektrische wagens heeft enkel een positief effect op (lokale) luchtkwaliteit en (beperkt) op geluid. Er zijn geen effecten op het verkeer zelf. De problemen die aanleiding vormen tot de doortrekking van de N171 blijven dus bestaan.
particulier	aandachtspunten of gebieden	Deze nieuwe weg die veel verkeer van de E19 zal aantrekken (zeker bij verkeersproblemen daar) houdt geen rekening met het feit dat hij op de N177 uitkomt. Na het rondpunt kunnen er in de richting Brussel drie vrachtwagens achter elkaar staan en zij botsen op een stoplicht. Het verkeer zit vast en snel slijbt heel die nieuwe baan dicht met stationair draaiende motoren. Dit is geen oplossing, enkel wishful thinking en een achterdeurtje voor de verkeersproblemen met de werken rond Antwerpen.	Het ronde punt op de N177 wordt in de uitgangssituatie behouden. Mocht blijken dat de aansluiting niet voldoet, dan zullen bijkomende maatregelen (bv. aanpassingen aan de aansluiting) worden voorgesteld.
particulier	aandachtspunten of gebieden	Onder 'alternatievenonderzoek' lees ik niets over het alternatief om de weg te laten lopen over Merkssem langs Boechout en uitkomend op de A12 langs Atlas Copco. Deze route is in het verleden reeds aangevoerd als een weg met meer mogelijkheden qua breedte, capaciteit en minste storing. Hebben de politici van de randgemeenten zich misschien harder anti opgesteld?	Deze route vormt geen alternatief voor de problematiek die men met de doortrekking van de N171 wil oplossen (zie hoofdstuk 4 in de aanmelding)
particulier	varianten	Mijn voorkeur gaat uit naar variant 2 met ondergronds kruispunt einde expresweg. Geen afslagen na expresweg tot rotonde Boomsesteenweg Verlenging overkapping tot de maximaal toegestane afstand alvorens het een tunnel wordt genoemd.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Indien de overkapping langer wordt is er sprake van een tunnel. Hiervoor gelden bijkomende voorwaarden die niet haalbaar zijn voor een weg van deze categorie. Wel kan gedacht worden aan het verder doortrekken van geluidswallen. Bijkomende buffers en bos wordt onderzocht in functie van de vastgestelde effecten
particulier	varianten	Voorkeur: ofwel geen weg ofwel helemaal ondertunnelnd. Indien de weg er toch komt, draagt alternatief 2 mijn voorkeur. Hierbij bemerking: overkapping langer / groter maken ter hoogte van Predikherenvelden wijk. Voldoende geluid / fijn stof bescherming. Rotonde A12 verbeteren. Doorstroom A12 verbeteren en eerst aanpakken. Zolang doorstroom A12 niet vlot verloopt, heeft nieuwe weg geen zin -> zou alleen méér verkeer aantrekken.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Indien de overkapping langer wordt is er sprake van een tunnel. Hiervoor gelden bijkomende voorwaarden die niet haalbaar zijn voor een weg van deze categorie. Wel kan gedacht worden aan het verder doortrekken van geluidswallen. Bijkomende buffers en bos wordt onderzocht in functie van de vastgestelde effecten. Het ronde punt op de N177 wordt in de
particulier	varianten	Sterke voorkeur voor de doorstromingsvariant, anders schiet de weg zijn doel voorbij. Groen oude spoorwegberm behouden.	Indien de overkapping langer wordt is er sprake van een tunnel. Hiervoor gelden bijkomende voorwaarden die niet haalbaar zijn voor een weg van deze categorie. Wel kan gedacht worden aan het verder doortrekken van geluidswallen. Bijkomende buffers en bos wordt onderzocht in functie van de vastgestelde effecten
particulier	aandachtspunten of gebieden	Kom terug tot de BASISIDEE waar het nog kan: - De oorspronkelijke idee is een woonkernenverbindingsweg Boom-Kontich-Edegem. Dus een soort Prins Boudewijnlaan. Met later sneltramlijnmogelijkheden Antwerpen-Kontich-Boom. Geen snelverbinding A12-E19, als compensatie voor de (politiek geschrapte) grote ring zuidelijk van Antwerpen: Ranst Hove Edegem Aartselaar Cleydael Hemiksem met Scheldebrug.	De optie sneltram wordt niet onderzocht. De lijn onderzoekt momenteel geen opties om hier op termijn een tramverbinding te realiseren.
particulier	varianten	Mijn voorkeur gaat naar variant 2. Met brug over de Predikherenhoevestraat, dus geen aansluiting op de expresweg.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier	varianten	Mijn voorkeur gaat naar variant 2, met scheiding van verkeer aan het kruispunt met de Pierstraat. Ook mag de Predikherenhoevestraat niet aansluiten op de N171, dus zeker een brug gebruiken.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier	varianten	Variant 3 is totaal GEEN oplossing voor de actuele verkeersproblematiek! De aanleg van de aangehaalde nieuwe weg is mijns inziens niet van doen als nagedacht zou worden om 3 rotondes aan te leggen: een eerste rotonde ter hoogte van de kruising met de Pierstraat (einde expresweg), een 2de rotonde ter hoogte van de Pierstraat/Reetsesteenweg en een 3de rotonde ter hoogte van het kruispunt Pierstraat/N171. Zelfde effect echter enorm kostenbesparend. De minst slechte oplossing is m.i. variant 2 met volgende combinaties: - Een brug t.h.v. de kruising met de Predikherenhoevestraat -> ! Zeker GEEN verkeerslichten ter hoogte van kruising met de Predikherenhoevestraat! - Om de kruising met de Predikherenhoevestraat mogelijk te maken, zou het ideaal zijn om de nieuw aan te leggen we in een sleuf (verzonken) aan te leggen. - De voorgestelde overkapping verlengen tot t.h.v. de kruising met de Predikherenhoevestraat. - Een brug t.h.v. kruising met de Pierstraat, zodat er vlot doorgaand verkeer is vanuit Kontich richting N171. - Het voordeel om 2 bruggen te voorzien om de kruisingen met Pierstraat en Predikherenhoevestraat te realiseren is: vlot doorgaand verkeer en veilige oversteek voor zwakke weggebruikers.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.

particulier	varianten	●	Variant 2 geniet veruit m'n voorkeur zowel qua verkeersveiligheid als milieugerelateerd. Hopelijk wordt ook aan geluidschermen gedacht voor de wijk en de Sint-Jozefstraat. Ook voor de vele fietsers lijkt me dit veruit veiligste en vlotste alternatief.	Varianten met drie rotondes wordt niet bestudeerd omdat ze geen enkele sturing toelaat waardoor sluipverkeer enkel wordt gestimuleerd.
particulier	varianten		Geen ontsluiting van de Predikherenhoevestraat!	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
organisatie	San Luce Festiv: effecten		Wij organiseren reeds 14 jaar het San Luce Festival op het voetbalterrein Groeninghe Een tweedaags festival in augustus met +- 4000 aanwezigen. Door de aanleg van de weg gaan wij ons terrein verliezen. Graag een VOLLEDIGE overkapping.	De compensatie voor het voetbalterrein zal worden meegenomen in de discipline mens-ruimte. Indien de overkapping langer wordt is er sprake van een tunnel. Hiervoor gelden bijkomende voorwaarden die niet haalbaar zijn voor een weg van deze categorie. Wel kan gedacht worden aan het verder doortrekken van geluidswallen.
particulier	aandachtspunten of gebieden		Overkapping Predikherenhoevestraat langer maken zodat er minder geluidshinder voor de wijk is. A12 volledig sleuf van Wilrijk tot Boom -> veel problemen opgelost. Geluidschermen. Ronde punten i.p.v. lichten. Rond punt op 12: levensgevaarlijk en te klein -> steeds file.	Indien de overkapping langer wordt is er sprake van een tunnel. Hiervoor gelden bijkomende voorwaarden die niet haalbaar zijn voor een weg van deze categorie. Wel kan gedacht worden aan het verder doortrekken van geluidswallen. Varianten met drie rotondes wordt niet bestudeerd omdat ze geen enkele sturing toelaat waardoor sluipverkeer enkel wordt gestimuleerd. Alternatief 1 en 2 kiezen voor een verlaagde ligging met volumebuffers. Een echte sleuf op het hele traject is moeilijk omwille van de aansluitingen van o.m; het ziekenhuis en de grondwatertafel
particulier	varianten	●	Variant 2 is de minst slechte oplossing. Overkapping vanaf Predikherenhoevestraat tot voorbij het einde van de Zonnebloemlaan zou veel verbeteren vooral wat betreft geluidsoverlast. Ten alle prijze moet de doorstroming zoveel mogelijk verzekerd zijn en derhalve is variant 3 niet OK. Combinatie van variant 1; rond punt Eikenstraat met variant 2 lijkt de beste oplossing.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Indien de overkapping langer wordt is er sprake van een tunnel. Hiervoor gelden bijkomende voorwaarden die niet haalbaar zijn voor een weg van deze categorie. Wel kan gedacht worden aan het verder doortrekken van geluidswallen.
particulier	varianten	●	Variant 2 lijkt een plausibel voorstel. Een dubbele bedding in combinatie met een overkapping van het eind van de Zonnebloemlaan tot de Predikherenhoevestraat lijkt een haalbare kaart I.p.v. een kruispunt aan het begin van de banaan een Nederlands rond punt overwegen om zowel een vlotte doorstroming als lokaal voor te selecteren. Dit in combinatie met een tunnel voor het fietsverkeer aan dit rond punt om conflicten te vermijden.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Met de banaan wordt het reeds aangelegde deel ten westen van de A12 bedoeld. Hier gaat het om de optie om een rotonde te voorzien bovenop de tunnel ipv Hollands complex. Deze variatie wordt niet bestudeerd, maar kan eventueel als uitvoeringsvariant worden voorgesteld indien dit na het MER een goede oplossing zou blijven.
particulier	varianten	●	In variant 2 is er geen aansluiting op de nieuwe weg aan de Predikherenhoevealaan. Suggestie: brug vervangen door aansluiting zoals in variant 3.	De combinatie van een tunnel met daarna lichten is niet logisch. Alle bouwstenen komen echter aan bod.
particulier	varianten	●	Maximaal behoud van groen! Voor mij hoeft deze doortrekking van de weg niet noodzakelijk (ik fiets). Maar als het dan toch echt moet: graag variant 2, op voorwaarde dat de mensen in de Predikherenhoevestraat niet tegen hun wil onteigend worden (eventueel het kruispunt?)	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Groenbuffering wordt verder onderzocht in functie van de vastgestelde effecten.
particulier	varianten	●	Doorstromingsvariant - anders vrij nutteloos (verloren kosten!). Fietspad met veel groen.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Groenbuffering wordt verder onderzocht in functie van de vastgestelde effecten.
particulier	varianten	●	- Rond punt Eikenstraat / Expresweg i.p.v. kruispunt! Lichten werken niet en zorgen enkel voor meer file. - Variant 2 -> overkapping is beste variant, maar deze moet wel LANGER gemaakt worden! Meer groen / bos / speelterrein boven op overkapping zodat scouts & chiro ook hier speelterrein hebben! Overkapping van begin Kleine Landeigendom tot aan Predikherenhoevestraat. Geen brug op Predikherenhoevestraat, niets in de hoogte. Wel tunnels.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Indien de overkapping langer wordt is er sprake van een tunnel. Hiervoor gelden bijkomende voorwaarden die niet haalbaar zijn voor een weg van deze categorie. Wel kan gedacht worden aan het verder doortrekken van geluidswallen. Ondertunneling van de Predikherenhoevestraat wordt niet als basisoptie onderzocht, maar kan als variant worden voorgesteld bij uitvoering.
particulier	varianten	●	Variant 2 is het beste om sluipverkeer tegen te gaan. Liefst een volledige overkapping vanaf de brug tot de eerste overkapping.	Alternatief 1 en 2 kiezen voor een verlaagde ligging met volumebuffers. Een echte sleuf op het hele traject is moeilijk omwille van de aansluitingen van o.m. het ziekenhuis en de grondwatertafel
particulier	varianten	●	Mijn voorkeur gaat naar alternatief 2, de doorstroomvariant (anders nutteloos!). Hierdoor zal er minder ballast op de wijk en Predikherenhoevestraat zijn. Fietspad in de oude spoorwegberm omringd door groen. Snelheidsbeperking 50 km/u?	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Groenbuffering wordt verder onderzocht in functie van de vastgestelde effecten. Snelheid voor dit type weg (zonder irritanten en met vrijliggende fietspaden) is 70 km/u.
particulier	varianten	●	Aangepaste variant op variant 2	Welke aanpassing?
particulier	varianten	●	Voorkeur voor variant 2! Wel met diepere gleuven zodat er geen brug of verhoogde overkapping nodig is.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Ondertunneling van de Predikherenhoevestraat wordt niet als basisoptie onderzocht, maar kan als variant worden voorgesteld bij uitvoering.
particulier	effecten		1 - Voorrang aan FIETTERS: volwaardige, verharde fietspaden met verlichting. Voldoende breed en met veilige oversteekplaatsen. Zeer veel scholieren. 2 - Wat met natuurcompensatie?? Waardevol bos(je) verdwijnt weeral onder beton ... 3 - Weeral alle voorrang aan de auto's ... ? Is dit progressief mobiliteitsbeleid ???	Alle voorziene fietspaden voldoen aan de geldende vademecums. Boscompensatie wordt bestudeerd in de discipline biodiversiteit.
particulier	varianten		Er verdwijnt weer veel trage wegen ... Fietsers en wandelaars hebben minder keuze en moeten rondrijden. Auto's = koning ??! Er verdwijnt (weer) veel bos/natuur in een natuurrarme streek... Wat met fijn stof?? Snelheidslimiet 70 km/uur?	Trage wegen worden behouden en opgewaardeerd. Alle vermelde effecten worden bestudeerd. De ontwerpsnelheid is 70 km/h
organisatie	Bedrijvengroep Boom-Scherpenhoek-Hoek 76		Maak a.u.b. snel werk van deze ontsluiting. Wij wachten hierop al 30 JAAR. Als bedrijven van deze streek is deze ontsluiting een prioriteit. Al 30 jaar worden er ons verhalen en studies voorgeschoteld. Maar nooit de beloofde oplossing. Deze ontsluiting zou ook een serieuze ontlasting zijn voor alle bewoners in de gemeenten Boom, Rumst en Aartselaar.	Geen onderwerp voor MER. Zie voorziene timing.
particulier	varianten	● ● ● ●	Voorkeur variant 2 met aanpassing rotonde (A12) naar een turbotronde Bij variant 1 eveneens turbotrondes die de doorstroming vlotter laten verlopen. Alternatief 0 is absoluut geen optie! Na 30 jaar wachten wordt het eindelijk tijd dat deze ontsluiting er eindelijk komt! Alternatief 3 is een goed plan. Verschuiving van problematiek Pierstraat. Aantrek van extra verkeer in Predikherenhoevestraat. Sleuf A12 doortrekken vanuit Boom tot Antwerpen, zo veel minder verkeer rond Reet en Aartselaar.	Hier gaat het om de optie om een rotonde te voorzien bovenop de tunnel ipv Hollands complex. Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Deze variatie wordt niet bestudeerd, maar kan eventueel als uitvoeringsvariant worden voorgesteld indien dit na het MER een goede oplossing zou blijven. Aanpassing A12 staat op het programma (ondertunneling kruispunten)

particulier	varianten	Doorstromingsvariant 2. Voorkeur dat de weg verlaagd wordt voor geluid.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Alternatief 1 en 2 kiezen voor een verlaagde ligging met volumebuffers.
organisatie	Verhuizingen Di aandachtspunten of gebieden	Ik vraag mij af waarom de 2 x 2 rijvakken aan de Eikenstaat niet doorgetrokken worden tot de A12 zoals +40 jaar geleden voorzien was. Iedereen weet hoe meer plaats, hoe meer rijvakken, hoe meer het verkeer ontlast wordt, hoe minder vervuiling van stilstaan verkeer. Hoe vlotter alles gaat! Zolang jullie dit niet inzien en alles blijven versmallen en verkleinen zal alles vast zitten.	2 vakken in elke rijrichting is niet aan de orde omdat dit niet voldoet aan het streefbeeld. Indien blijkt uit de verkeersmodellering dat zulks nuttig is kan dit in een latere fase worden onderzocht.
particulier	varianten	In alle varianten lijkt mij het kruispunt Eikenstraat/Pierstraat/N171 ondergedimensioneerd. Is een combinatie bekeken zoals bv. N171 een tunnel met daarbovenop een rond punt?	Deze variante wordt niet bestudeerd, maar kan eventueel als uitvoeringsvariant worden voorgesteld indien dit na het MER een goede oplossing zou blijven.
particulier	varianten	Variant 2 en 3 N171: wordt er geen kleine veiligheidsstrook tussen de 2 rijrichtingen voorzien? (wordt veel toegepast in Nederland - strook van ongeveer 0,5 m).	Komt aan bod bij verdere detaillering (na MER). Heeft geen impact op milieu.
particulier	aandachtspunten of gebieden	Aansluiting N171-N177 is voorzien (bestaande rond punt op A12). Wordt er geen aansluiting op de A12 voorzien? Verkeer uit het zuiden (Willebroek / Brussel) moet nu heel lang parallel rijden (op N177). Idem voor verkeer naar het zuiden dat van N171 (en Pierstraat) komt.	Het is een bewuste keuze om te vermijden dat de verbinding te gemakkelijk wordt (verkeer aantrekken dat de beweging A12 - E19 wil maken).
particulier	varianten	Momenteel voorkeur variant 2. Dit geeft de beste doorstroming.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier	varianten	Variant 2 beste oplossing. Met variant 1 voor Predikherenhoevestraat en met variant 2 voor Pierstraat -> beste doorstroming en minste auto-km.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
particulier	varianten	Voorkeur gaat uit naar variant 2 -> ondertunneling kruisput Eikenstraat. Maar ... -> Kruispunt met verkeerslichten t.h.v. de Predikherenhoevestraat (variant 3). Dit voor extra ontlasting verkeersdrukte Pierstraat.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Alle bouwstenen worden bestudeerd. Indien zulks nuttig zou blijken is hercombinatie mogelijk.
particulier	varianten	Mijn voorkeur gaat uit naar optie 2. Ik hoop dat de actiegroepen genegeerd worden en dat optie 0 niet in aanmerking komt.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd.
	varianten	Variant 2: waarom overkapping met fietsverbinding niet langer maken zodat de verbindingsweg volledig overkapt is ter hoogte van de huizen (wijk Predikherenvelden). Hierdoor ook meer ruimte om bosje te behouden. Variant 2 verder OK.	Indien de overkapping langer wordt is er sprake van een tunnel. Hiervoor gelden bijkomende voorwaarden die niet haalbaar zijn voor een weg van deze categorie. Wel kan gedacht worden aan het verder doortrekken van geluidswallen. Groendbuffering wordt verder onderzocht in functie van de vastgestelde milieu-effecten.
	varianten	Variant 3 : Resultaat van die lichten gaat zijn: 1. Voertuigen moeten afremmen - slijtagedeeltjes van banden en remmen. 2. Voertuigen staan stationair te draaien. 3. Voertuigen moeten terug optrekken. Men creëert een gevaarlijke situatie voor dwarsend verkeer. Wijk Predikherenvelden tot watertoren verlicht fietspad & diefstalveilige fietsparkeerplaats. Door donker bos in winter is geen oplossing. Ouders voeren hun kinderen naar bus wegens veiligheid.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Genoemde effecten komen aan bod. Verlichting van fietspad is voorzien.
	varianten	Variant 3 niet. Denk aan de mensen die vlak naast de expresweg wonen. Lichten! Dan kunnen we helemaal niet meer van onze oprit. Dan moeten we ook onze ramen niet meer openzetten om te verluchten.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Genoemde effecten komen aan bod.
		Voorkeur voor doorstroming, anders gaat het zijn doel voorbij! Bij variant 2: Flexibel in budget zijn om de voordelen (minder geluid, minder verkeer op de sluiptwegen) voor de buurtbewoners en doorgaand verkeer op lange termijn te verzekeren.	Keuze voor één van de alternatieven is in het kader van het m.e.r. nog niet aan de orde. Alle alternatieven worden gelijkwaardig bestudeerd. Genoemde effecten komen aan bod.