



Vlaanderen
is wegen en verkeer

Doortrekking N171 in Rumst tussen N177 en Eikenstraat

Rapportage dialoogmarkt 5 maart 2024

Inhoudstafel

Introductie

Context project 5

Waarom participatie? 5

Dialogmarkt

Verloop 7

Foto's 9

Rapportage

Algemene vragen 12

Vragen per thema 14

Introductie

Context

Wat?

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. Dat gebeurt gefaseerd. De eerste twee fasen zijn afgerond:

- **Fase 1:** aanleg van de rotonde N171 boven de A12.
- **Fase 2:** ‘De Banaan’ tussen het industrieterrein van Niel en de N177.

Dit project focust op de derde fase.

De derde fase van de N171 moet vooral de Pierstraat in Aartselaar ontlasten van de hoge verkeersdruk en de verkeersveiligheid en leefbaarheid van deze woonstraat bevorderen. Veiligheid voor de zwakke weggebruikers vormt hierbij een belangrijk aandachtspunt.

Deze fase vormt het voorlopige sluitstuk van de aanleg van de N171.

Waarom nu participatie?

Dit project kent een uitgebreide geschiedenis met diverse stappen om belanghebbenden te betrekken. Een update van de huidige status en ontwerpkeuzes, waaronder de doorstromingsvariant, is essentieel om stakeholders te informeren. Ontwerpbeslissingen moeten worden onderbouwd aan de hand van het MER of argumenten uit eerdere participatie. Het bestaande participatietraject, met luisterdagen, webinars en één-op-één gesprekken, toont inspanningen om de gemeenschap te betrekken. Het is van belang duidelijk te communiceren hoe de input is verwerkt in het huidige ontwerp, wat transparantie en betrokkenheid aantoont.

De dialoogmarkt is een kans voor verdere feedback en het identificeren van aandachtspunten voor de volgende ontwerpfase. Belangrijk is te benadrukken dat input van de markt wordt meegenomen in het vervolg van het project, wat getuigt van voortdurende betrokkenheid en een bereidheid om de gemeenschapswensen en bezorgdheden serieus te nemen.

Dialogoogmarkt

Verloop

Op dinsdag 5 maart werd in SBSO Groenlaar, Rumst een dialogoogmarkt georganiseerd. Alle bewoners in de directe omgeving van de N171, werden persoonlijk uitgenodigd via een brief. Het brede publiek kon zich inschrijven via een inschrijvingsformulier dat verspreid werd via enerzijds de gemeentebladen van Aartselaar en Rumst en anderzijds via de website en nieuwsbrief van AWV. Uiteindelijk ontvingen we een een 300-tal geïntresseerden, opgesplitst in 4 tijdsloten, op de dialogoogmarkt.

Elke groep werd ontvangen aan het onthaal en kreeg eerst een presentatie te zien over de huidige stand van zaken van het project. Vervolgens werden ze doorverwezen naar de dialogoogmarkt, waar 4 tafels over specifieke delen van het traject stonden opgesteld. Daar konden ze in dialoog gaan met de aanwezige experts en vragen, bezorgdheden en suggesties achterlaten.



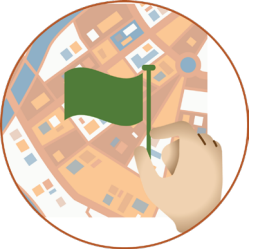
Ontvangst

Communicatie-
dienst AWV



Introductie-
presentatie

Communicatie-
dienst AWV



Dialogoogmarkt:
4 tafels

Experten AWV &
Tractebel

Zaalplan

Ingang voor bezoekers

Doorgang

Uitgang voor bezoekers

Refter

1

2

3

4

TAFEL 1	Mobiliteit
TAFEL 2	Kruispunt met Eikenstraat (Hollands complex)
TAFEL 3	Milderende maatregelen (geluid, zicht)
TAFEL 4	Brug thv Predikherenhoevestraat en overkapping thv het Boske

Foto's



Rapportage

Alles wat gezegd is op de dialoogmarkt is zo volledig mogelijk genoteerd. Aan elke tafel werd de expert begeleid door een notulist. De notulisten schreven wat er gezegd werd op in een voorgemaakte template. De template maakte een onderscheid tussen 'vragen', 'bezorgdheden' en 'suggesties'. Daarbij konden de bezoekers ook zelf vlaggetjes plaatsen in combinatie met hun opmerkingen, over die locatie, op een post-it. In wat volgt zijn alle opmerkingen per tafel zo goed mogelijk gebundeld. Waar relevant zijn ze aangeduid op de kaart.

Algemene vragen

Onder de algemene vragen zijn alle vragen gebundeld die niet onder één van de vier tafels zijn onder te brengen. Deze vragen gaan over het hele traject, de werken en de het project in het algemeen.

Vragen

Wat is de uitvoeringstermijn van dit project? / wanneer starten de werken?

Hoe lang zullen de werken duren?

Wanneer de werken starten wat gebeurt er met het verkeer bij de brug ov Predikherenhoevestraat?

Welke omweg kan er wanneer brug over N171 wordt aangelegd? Want dit is de ontsluiting?

Kan de huidige fietsoversteek behouden worden tijdens de werken? Er moet doorgang zijn tijdens de werken voor bv. studenten

Wordt er gedacht aan de kinderen die naar school fietsen tijdens de werken?

In hoeverre verlopen de fasen?

Is de juiste locatie van de weg al bepaald?

Worden er door jullie ook suggesties gedaan voor het toekomstbeeld van de Pierstraat?

Komt de groenzone ten westen van de rotonde A12 door tot N171?

Blijft de weg op niveau van huidig veld of ligt die hoger/ lager?

Sowieso eerst nog minimum een jaar studie. Vervolgens het aanvragen van vergunningen. Dus momenteel rekenen we ten vroegste 2027 voor de start van de werken. Kortom: 2025 studie, 2026-27 werken (schatting).

Niet zeker, ligt eraan aan hoeveel zones ze tegelijk werken, schatting 2 jaar

De fasering moet nog bekeken worden.

Er zijn heel wat mogelijkheden qua milderende maatregelen om de verbinding altijd open te houden.

Momenteel nog niet bekeken. Dat is nog toekomst. Maar natuurlijk terechte opmerking. Gaat sowieso in acht genomen worden en bekeken worden hoe dat best gebeurt.

Moet nog bepaald worden, moeilijkste punten zijn de 2 overgangswegen. Garantie dat je altijd door kunt, geen omleidingen.

Deels wel. Dit is een voorontwerp dus de precieze ligging kan nog een beetje schuiven (maar geen 10m). De ligging is zodanig bepaald dat zo min mogelijk percelen getroffen worden.

Het is een kans of een keuze: knip = woonwijk met minimaal verkeer maar dan moeten bewoners omrijden voor A12. Dus hangt er van af. In ieder geval raden wij de gemeentes aan samen te zitten en hun maatregelen af te stemmen.

Neen. Er is gekozen voor een groene versterkte berm. Er kunnen voornamelijk hulpdiensten passeren.

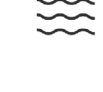
...

Milderende maatregelen

Aan deze tafel konden mensen vragen stellen in verband met milderende maatregelen bij de doortrekking van de N171. In wat volgt zijn eerst de algemene opmerkingen opgelijst. Deze opmerkingen zijn niet gebonden aan een specifieke locatie. Na de algemene bemerkingen komen de opmerkingen die wel gebonden zijn aan specifieke locatie, aangeduid op de kaart. Enerzijds een kaart met vragen (in het geel), anderzijds een kaart met bezorgheden (in het roze) en tot slot een kaart met suggesties (in het groen).

De voornaamste zaken die aan deze tafel naar voor gekomen zijn, zijn de vraag naar meer groen en meer geluidsmilderende maatregelen (schermen, bermen, ...), de bezorgdheid rond steile hellingen voor fietsers en tot slot suggesties rond boscompensatie.

Vragen

	Waar vind ik het MER-rapport?	Online, wegen en verkeer. (Link)
	Die boompjes die nu getekend zijn, staan die vast?	Neen. Er is gewoon gekeken naar waar er ruimte is, maar is slechts een suggestie.
	Wordt er gekeken naar geluidsabsorberend materiaal voor de wegbedekking?	Ja, natuurlijk. Daar zitten ook evoluties in. Zoals stil asfalt dat glad bleek te zijn maar nu zijn er ook nieuwe alternatieven. In het MER is de situatie ‘worst case’ bekeken dus zonder dempend wegdek.
	Hoeveel decibel geluid moeten we verwachten in de woonkernen?	Het geluid wordt vooral verlegd. Langs de voorkant van de huizen wordt het minder, maar langs de achterkant meer. De exacte decibels zullen afhangen van de maatregelen die in de kernen genomen worden. Indien de pierstraat geknipt wordt, zal er praktisch geen geluid meer zijn, maar dat is een keuze.
	Waar zijn geluidsschermen? Mensen die langs kant zonder schermen wonen hebben allemaal lawaai?	Neen. Planten doen niets tegen geluid. Uiteraard hebben ze wel effect op het zicht en bovendien creëren ze bij wind geruis. Dat geruis camoufleert het geluid van de weg, dus heeft naar gevoel toe wel een effect. Hetzelfde effect kan bereikt worden met het geluid van water (watervallen, ...).
	Heeft beplanting geen effect op geluid?	Natuurlijke helling, hier en daar zal een pomp nodig zijn maar in principe geen probleem.
	Hoe zit het met het grondwater?	Neen. Het water loopt mee met de weg.
	Betekent die weg voor ons meer wateroverlast?	Niet per se van afgestapt. Maar dat helpt niet per se, geluid gaat door de lucht. Dus wordt niet tegengehouden.
	Inbedding weg, vroeger gevisualiseerd in sleuf, nu zie ik dat niet meer?	
	Waarom is er afgestapt van de bermen?	
	Hoe diep is die berm?	Nog niet bepaald maar gaat geen 2 meter zijn. Iets van een halve meter. Moet nog uitgetekend worden.
	Waarom ligt de weg richting de A12 niet in een sleuf?	Vanwege de grondwaterstanden: de weg mag niet onderlopen: anders veel pompen, ... eventueel aarden bermen langs zetten om de weg te beschermen. Hij moet bovendien ook uitkomen op het niveau van het rondpunt. Daarom terug stijgen.
	Welke milderende maatregelen tijdens de bouw?	Alles gebeurt overdag (geen nachten, geen weekends). Het aanleveren van materiaal zal nooit via de woonwijken gebeuren. En dan in de zomer natuurlijk nat spuiten tegen stof, .. suggestie van daarnet; om de bomen te laten staan.

Bezorgdheden

	Na een lange dag, ga ik vaak mijn hoofd leegmaken in het Boske, dat kan dan niet meer?	Op de overkapping zelf kunnen geen bomen komen, maar wel beplanting. Daarbij wordt alles wat gekapt wordt, gecompenseerd x3. Dat gaat wat tijd vragen. Het bos van de scouts zou eventueel ook uitgebreid kunnen worden.
	Mensen van de Pierstraat krijgen geluid langs achter.	Ja, maar het is de bedoeling dat het aan de voorzijde vermindert.
	Zullen de bewoners van de zonnebloemlaan/ Leliënlaan ‘s nachts niet meer goed kunnen slapen?	Er zal sowieso sprake zijn van bijkomende hinder, maar dat zou niet zulke gevolgen mogen hebben.
	Het scenario in het MER is zonder geluidsschermen en dat is zogezegd “worst case scenario”. Maar dat is toch niet per se zo? Ik vraag mij af waar in het scenario mét geluidsschermen, het geluid dan landt en of het vermindert of vermeerdert? Bij Tomorrowland vermeerdert dat. Bovendien wordt er geen rekening gehouden met de wind? Waarom doet u dan simulaties? Kan u aub goed berekenen waar -met schermen- het geluid terecht gaat komen? gewoon rond bermen is geen oplossing?	Er is een kaart in het MER waarop de geluidshinder, in het scenario met schermen in kaart gebracht wordt. Die kan je hier vinden: ...
	Wat ik spijtig vind is dat we spreken over milderende maatregelen maar niet over de blijvende hinder. Mensen zijn hun rust kwijt en dat blijft zo ondanks de maatregelen. Geen enkele van de 8 punten in het MER halen de milieunormen. Kunnen al deze mensen vergeten van een BBQ te doen in of een boek te lezen in hun tuin? Jullie doen degelijk werk en signaleren problemen aan de politici maar zij doen er niks mee.	Het geluid wordt vooral verlegd. Aan de voorkant van de huizen wordt het minder, maar aan de achterkant meer. De exacte decibels zullen afhangen van de maatregelen die in de kernen genomen worden. Indien de pierstraat geknipt wordt, zal er praktisch geen geluid meer zijn, maar dat is een keuze.
	Ik zie dat er rekening gehouden wordt in het MER-rapport met deeltjes van 2,5 maar in andere rapporten houden ze rekening met veel kleinere deeltjes?	Dat klopt niet echt. 2,5 Pm is fijnstof.
	Naast het lawaai, ook hinder van de lichten?	De weg wordt niet verlicht. De lichten van de auto’s schijnen in principe rechtdoor, maar het kan bekeken worden om daar iets van bermen/ ... te voorzien om dat licht te beperken.
	Fietspad te hoog? te steile helling?	...
	Algemeen wel wat ongenoegen. Bewoners denken zelf niets aan de weg te zullen hebben maar wel de miserie.	

Suggesties

	Weg zo laag mogelijk leggen zodat de overkapping zo laag mogelijk is voor de fietsers
	Fietspad aan Sint-Rita: iets beters mee doen.
	Fietspad: omslachtig getekend: kan korter en efficiënter?
	Suggestie: een fietspad aan de noordkant zou zeker een meerwaarde zijn.
	Speeltuin voor de chiro, ter hoogte van de tunnel.
	Groen behouden om licht (hinder van verlichting) te beperken. (In de winter nog steeds een probleem)
	Aanleggen van beplante bermen op de stukken waar geen schermen staan ingetekend.
	Zo veel mogelijk buffer implementeren tegen fijnstof → hoge bomen.
	Tijdens de werken bomen laten staan: om zicht en geluid te minderen.
	Kan groen behouden of vernieuwd worden? Graag ook zo veel mogelijk bomen behouden voor het tegenhouden van fijnstof.
	Graag groen en bos behouden zodat huizen in Pierstraat nog zicht op groen hebben.
	Suggestie voor het type geluidsscherm: Werken met naar binnen gebogen schermen, zoals ik vaak in Nederlands langs de weg zie staan.
	Verkeersmilderende maatregelen ipv geluidsschermen voor de huizen in Pierstraat dichtbij de A12.
	Graag geluidsschermen over gans de lengte van de Pierstraat.
	Kunnen de geluidsschermen doorgetrokken worden over de hele expressweg langs beide kanten (voorlopig enkel doorgetrokken aan noordkant)?



Vragen

100

Gaat deze zone (grijze zone bos op de kaart) volledig weg?

Neen. Voor alle bomen die gekapt worden, moeten we er 3 keer zoveel nieuwe planten (regel voor boscompensatie)

101

Wat is de impact op de huizen dichtbij de A12?

Dat is een moeilijke zone. Schermen doen weinig op die afstand, (daarvoor zijn ze niet hoog genoeg). Er wordt wel nagedacht over lage schermen om rolgeluid te dempen (vooral relevant voor elektrische auto's) dus dat kan een goeie suggestie zijn.

102

Is dat de inrit voor het ziekenhuis?

Neen. Dat is een uitrit, enkel voor de brandweer.

103

Komt hier een fietstunnel?

Die beslissing staat nog niet vast. Initieel is het inderdaad zo ingetekend er zijn tegenstanders vanwege veiligheid, ... dus mogelijks toch gelijkgronds.

42

Hoe zit het met de afvoer van het grondwater hier?

Dat moet nog in detail bekeken worden.

45

Hoe zit het met geluidsmilderende maatregelen ter hoogte van die fietstunnel ongeveer? + Wat gebeurt met die weide?

Moeilijk punt om daar geluid te vangen omdat het geluid daar van twee kanten komt. Er kan wel gewerkt worden met een zacht wegdek. De weide blijft in principe.

54

Waarom zijn er hier geen geluidsschermen voorzien? Eventueel toch een bredere berm of geluidsschermen implementeren want die bewoners blijven momenteel in de kou staan.

De woningen staan hier ofwel te ver van de weg om effect te hebben van een geluidsscherm of het gaat hier om individuele woningen en dan wordt dat niet gedaan. Zij krijgen wel de optie hun woning te verkopen.



Bezorgdheden

44/46

Gaat deze zone (grijze zone bos op de kaart) volledig weg?

Neen. Voor alle bomen die gekapt worden moeten we er 3 keer zoveel nieuwe planten (regel voor boscompensatie)

58

Helling Predikherenhoevestraat: 6% gaat teveel zijn.

...

104

Hoe zit het met het geluid bij de uitrit van de tunnel: Is er niet vaak extra geluid op het punt waar je uit de tunnel rijdt?

Geluidsschermen worden doorgetrokken om te vermijden dat bij de uitrit van de tunnel te veel geluid vrijkomt. De keuze van het type geluidsscherm is nog niet gemaakt.

56

Totaal fout om de overkapping niet in lijn te leggen met het einde van de Rozelaan. De in-/uitgang van de overkapping gaat geluid in de wijk brengen.

...

43

Goed nadenken over de beveiliging van het fietspad, in de winter niet te glad + valbeveiliging, ...

Terechte opmerking.

49

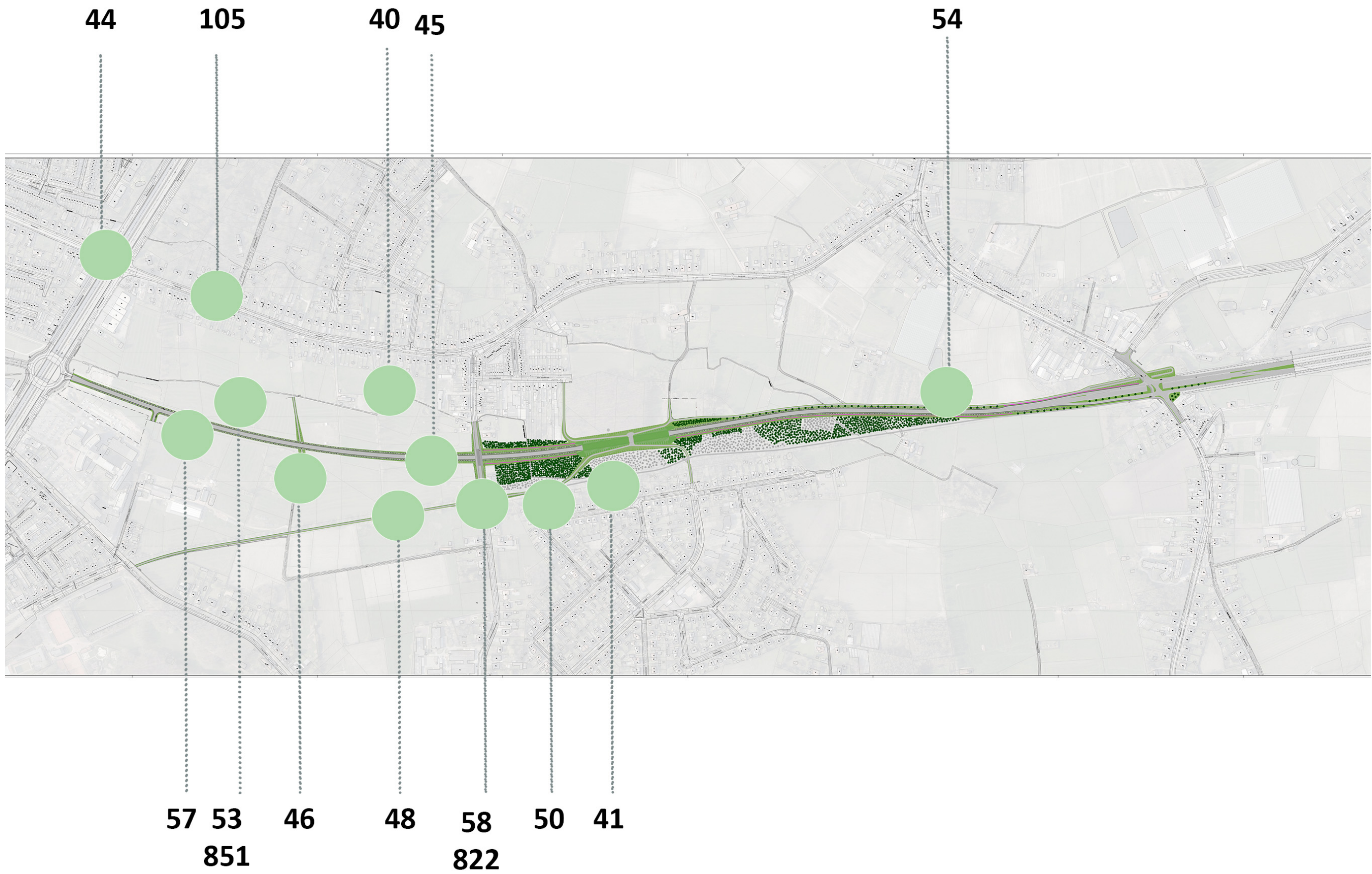
Leidingen naast de spoorweg checken!

Is genoteerd.

47/55

Hoe zit het met geluidsmilderende maatregelen ter hoogte van die fietstunnel ongeveer? + Wat gebeurt met die weide?

Moeilijk punt om daar geluid te vangen omdat het geluid daar van twee kanten komt. Er kan wel gewerkt worden met een zacht wegdek. De weide blijft in principe.



Suggesties

	57	5x meer groen langs beide kanten over de gehele expresweg → hoge bomen.
	40	Interessant punt voor boscompensatie: daar heeft de scouts al een bos dus leuk om hun terrein uit te breiden.
	48	Oude spoorberm: worden de bomen daar gekapt? Momenteel wordt dat stuk niet goed onderhouden. Veroorzaakt veel afval en breidt stevig uit (wildgroei). De gemeente doet niets aan het onderhoud met als excuus dat het voor de dieren is. Suggestie: maak er een kwalitatief groen scherm van.
	41	De vraag wordt gesteld om hier de bomen te laten staan (om te vermijden dat de bewoners van de Leliënlaan op de achterkant van de geluidsschermen zouden kijken) maar een andere bewoner haalt aan dat in de realiteit er daar nu al bomen zijn die omvallen. Het gaat hier om veel oude bomen die omknakken. Dat is heel gevaarlijk. De gemeente is al gecontacteerd, maar ze hebben er niets aan gedaan. Dan kunnen ze toch beter nieuwe planten want tegen het einde van de werken geloof ik niet dat er nog veel zullen rechtstaan.
	54	Breder groenscherm (oostzijde) of geluidsschermen maximaal doortrekken.
	45	Geluidsberm/ lage schermen + geluidsdempende weg.
	53 / 851	Geluidsmilderende maatregelen in de open vlakte tussen rotonde en brug: windrichting, rolgeluid, ... + groene aanplanting (zicht & geluid) + langer stuk verlaagde inbedding en pas terug stijgen naar het niveau van het maaiveld ter hoogte van brandweer/ ziekenhuis.
	105	Geluidsmilderende maatregelen voor de huizen dichtbij de A12 : lage schermen, rolgeluid dempen (vooral relevant voor elektrische auto's).
	50	Hoe zit het met geluidsmilderende maatregelen ter hoogte van die fietstunnel ongeveer? + Wat gebeurt met die weide?
	822	Geluidsschermen op de brug.
	58	Van de Pierstraat naar 's Herensbaan is een steile helling (6%). Jeugdbeweging zit aan de andere kant. Zal het niet moeilijk zijn voor kinderen om de helling per fiets te nemen? De andere kant is 3%, dat is acceptabel. Suggestie: helling beperken door wegdek expresweg op dat punt te verlagen/ brug dunner maken of een combinatie van beide afhankelijk van wat mogelijk is.
	46	Fietstunnel ipv brug? Indien tunnel: voldoende breed eventueel eco-tunnel + Bedding voor de auto's zo lang mogelijk in de diepte houden en brugje over de weg voor de fietsers.
	44	Verkeersmilderende/ remmende maatregelen tov de Pierstraat? Wat blokken zetten daar, zodat de U-turn wel nog mogelijk is maar niet meer om de Oost-West verbinding te nemen.

Mobiliteit

Aan deze tafel konden mensen vragen stellen rond mobiliteit op de N171. In wat volgt zijn eerst de algemene opmerkingen op-geelijst. Deze opmerkingen zijn niet gebonden aan een specifieke locatie. Na de algemene bemerkingen komen de opmerkingen die wel gebonden zijn aan specifieke locatie, aangeduid op de kaart. Enerzijds een kaart met vragen (in het geel), anderzijds een kaart met bezorgheden (in het roze) en tot slot een kaart met suggesties (in het groen).

De bezorgdheid rond steile hellingen voor fietsers komt hier opnieuw naar voor. Mensen maken zich ook zorgen over opstoppingen ter hoogte van het rondpunt op de A12. De meesten vrezen dat hier files zullen ontstaan. Daarnaast komt de bezorgdheid rond overdreven snelheden op deze baan ook naar voor. Verschillende bewoners geven de suggestie om de Pierstraat te knippen.

Vragen

	Hoeveel verkeer zal er zijn op de hele weg?
	Wat is de gemiddelde doorstroom (piek) per uur? Personenauto's tov vrachtwagens?
	Wat zal de maximumsnelheid op de weg zijn?
	Ligt de maximumsnelheid van 70 km/u vast?
	Waar zijn geluidsschermen? Mensen die langs kant zonder schermen wonen hebben allemaal lawaai?
	Wat is de basisbedoeling van de mobiliteit? Waar denken jullie dat de veranderingen in mobiliteit/verkeer zullen zijn?
	De ombouw van de A12 zal 47% van het verkeer in de Pierstraat verminderen dus waarom die weg dan nog nodig?
	Het was de bedoeling dat deze weg een ontsluitingsweg zou worden en nu is dat een weg geworden waar het verkeer zo snel mogelijk door zal willen rijden. Is dat geen tegenstelling?
	Lost deze weg iets op aan de problematiek in dorpskernen van bv. Reet?
	Is het zeker dat de nieuwe weg verkeer zal weghalen? Dit is belangrijk voor de 's Herenbaan.
	Welke maatregelen zijn er om ervoor te zorgen dat deze weg geen vrachtverkeer aantrekt?
	Waarom ligt de weg richting de A12 niet in een sleuf?
	Gaat het verkeer verplicht worden om de N171 te nemen?
	Blijft het openbaar vervoer rijden?
	Hoe komt het dat het niet de bedoeling is van het hele werk om van de ene naar de andere kant (van oost naar west en omgekeerd) van de weg te gaan?

Op het drukste moment +- 1000 voertuigen per uur
70 km/uur.
Neen. Dat ligt nog niet vast.
Het antwoord hierop kan je vinden in het MER: een deel van het bestaande verkeer zal de nieuwe weg gebruiken. De weg biedt ontsluiting voor verschillende industrieën. Maar om een optimaal effect van de nieuwe weg te bereiken is het ook aan de gemeentes om mits bepaalde maatregelen, verschillende assen meer te ontlasten. Het is niet de bedoeling om capaciteit toe te voegen maar om het bestaand verkeer te verplaatsen.
Opnieuw dezelfde uitleg: dat het aan de gemeente is om maatregelen te nemen om deze weg optimaal te kunnen laten functioneren.
Het is de bedoeling van de gemeente om dit om te vormen.
Al de gemeentewegen moeten parallel mee aangelegd worden (1 verkeerssysteem van maken).
Vanwege de grondwaterstanden: de weg mag niet onderlopen: anders veel pompen, ... eventueel aarden bermen langs zetten om de weg te beschermen. Hij moet bovendien ook uitkomen op het niveau van het rondpunt. Daarom terug stijgen.
Dit is wel de bedoeling, geen verplichting maar door de parallelle wegen lokaler te maken (minder capaciteit)
Ja.
Ligt aan de doelstelling van de weg.



Blijft het één rijstrook in elke richting (1x1?)?
Mag er dan voorbijgestoken worden?
Komt er geen groen tussen de rijstroken?
Is er ook een pechstrook voorzien?
Zijn er uitwijkmogelijkheden voorzien voor wanneer er een ambulance passeert?
Waarom van theoretisch een baan met 4 rijstroken naar een baan met 2 rijstroken?
Is dit plan binnen 20 jaar wel nog genoeg? Is het niet beter om 2x2 rijstroken te behouden?
Is dwarsweg een brug of een tunnel?
Ligt het project, de variant, min of meer vast nu?
Predikherenhoevestraat was eerst rondom gelegd, nu via een brug?
Hoe breed zijn de fietspaden? / Zijn fietspaden breed genoeg?
Hoe zit het met fietspadverlichting?
De verlichting van het fietspad aan de noordkant, hoe zal die er uitzien?
Is er nog een fietsweg die verbinding maakt naar de andere kant van de A12? Heeft het fietspad van de 's Herenbaan een steile helling?
Loopt de voetweg onder N171 door tot voorbij de beek? (ten noorden)
Verkeerslichten op A12 aan rotonde behouden?
N171- uitzonderlijk transport?
12 jaar geleden afgesproken dat het ziekenhuis de ontsluitingsweg zou mogen gebruiken?
Aansluiting in oosten blijft?
Wordt er een mogelijkheid voorzien om vanuit de wijk op de A12 of E19 te geraken?

Bedoeling van niet, enkel hulpdiensten.
Neen.
Halve pechstrook als groen voorzien, maar je kan er wel op rijden.
Ja, een halve pechstrook aan beide kanten.
4 rijstroken betekenen onnodige verharding. 4 rijstroken zijn niet nodig om de capaciteit te verwerken.
Is een brug, N171 gaat er onder door.
Ja.
3m / Nog te bepalen, doe gerust suggesties.
<i>Te maken met vleermuizen?</i>
Het fietspad wordt daar sowieso verlicht. Dat kunnen wij anders niet maken, maar hoe die er gaan uitzien is nog niet zeker. Suggesties zijn welkom.
's Herenbaan kunnen fietsers wel oversteken. Project loopt niet verder dan 's Herenbaan.
Overleg geweest tussen AWV en ziekenhuis.
Ja.

Bezorgdheden



Kleuters kunnen geen brug omhoog om andere kant van de weg te bereiken, kinderen t.e.m. het middelbaar kunnen niet met de elektrische fiets rijden. Over algemeen weinig rekening gehouden met fietsers.
Kan men nog van de ene naar de andere kant fietsen? Bezorgdheid dat kinderen, op weg naar school, het moeilijk zullen hebben om de helling op te fietsen.
Is de overkapping niet te steil voor kleuters om de brug over te fietsen?
Fietspad 's Herenbaan niet te steil maken.
Fietspad onder de N171 mag niet te sterk dalen want. Je ziet elkaar niet komen.
Gaan de fietsers misschien niet kiezen voor niet verharde voetweg ten zuiden en dan bovengronds oversteken i.p.v. eerst over de overkapping over te steken?
Ook aan doorstroming van de fietsers denken, bv aan kruispunt met Eikenstraat.
Bezorgdheid over files van vrachtwagens op de A12 door 5/6 verkeerslichten achter elkaar (zowel richting Antwerpen als richting Brussel) + verkeer dat er nog bijkomt via N171
Hoeveelheid vracht? Ook voor Tomorrowland?
Capaciteit van rotonde A12 niet genoeg → files. Er zal nu een non-stop stroom van de E19 komen, want die hebben nergens verkeerslichten.
Het is belangrijk dat die weg sneller is dan de alternatieven. Anders gaan mensen alsnog door de kernen rijden.
Zou je niet beter een volle lijn i.p.v. stippellijn zetten in het midden (op N171), of een inhaalverbod? Om het veiliger te maken. Vrees dat er overdreven snel zal gereden worden.
Belangrijk dat niet enkel de brandweer, maar ook ziekenwagen & MUG deze ontsluitingsweg kunnen gebruiken. Brandweer is er nog niet en heeft al meer rechten dan ziekenwagens?
Risico dat tunnel onder N171 onder water zal staan? Komt er een pompinstallatie?
Voetweg onder N171 is duur.

Helling van de brug is 4%
Helling is 4%
We proberen de helingsgraad zoveel mogelijk te beperken.
Mag/ kan ook een brug zijn.

Suggesties



Bypass in de rotonde zou veel verkeer kunnen weghalen.

Bypass om uit Eikenstraat rechts in te draaien op de N171? Probeer doorstroom van de Pierstraat op de N177 zo vlot mogelijk te maken.

3 ton max/vrachtverbod voor Pierstraat etc.

Verkeersborden om motoren stil te leggen in geval van files.

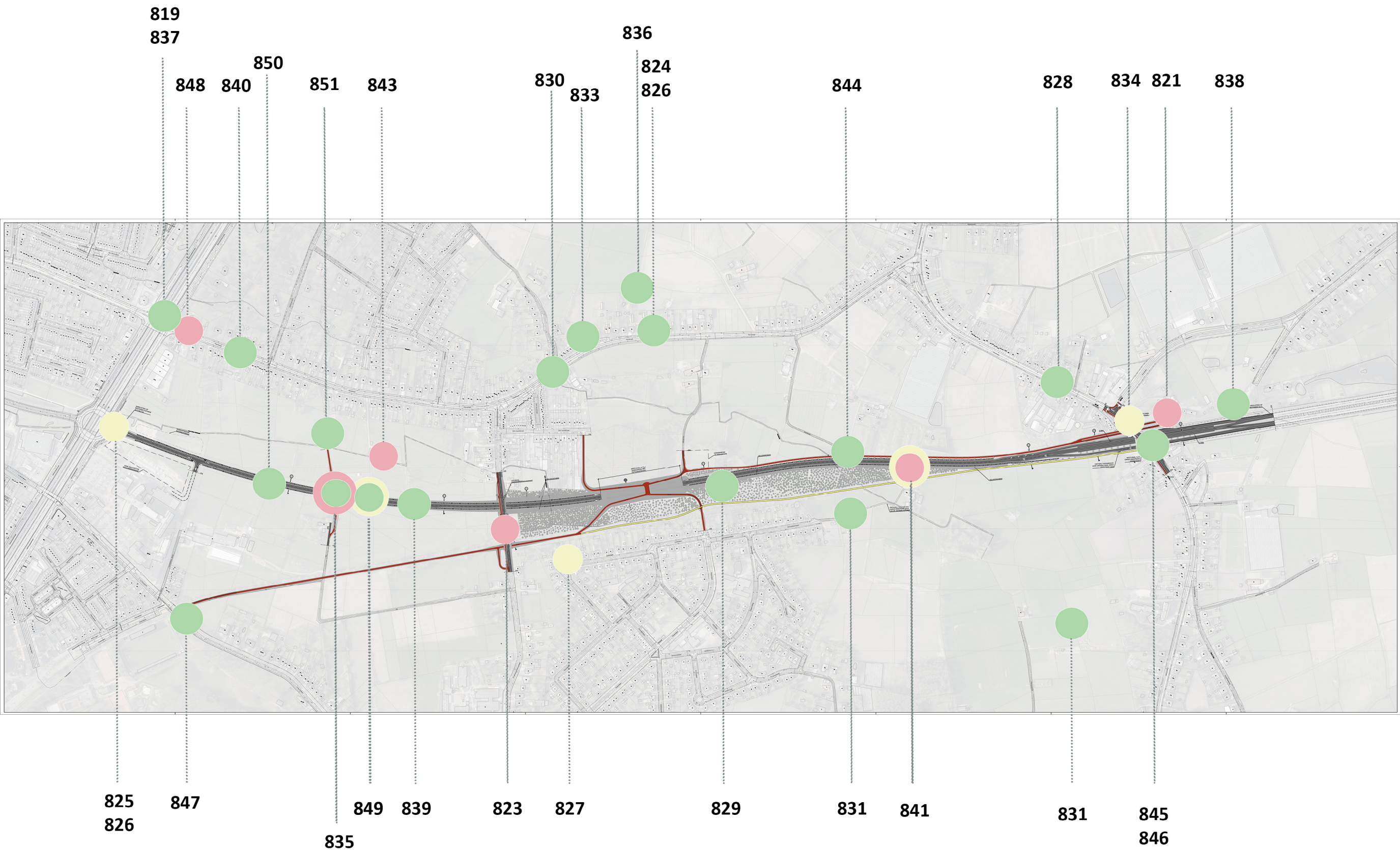
Tunnel i.p.v. brug over N171.

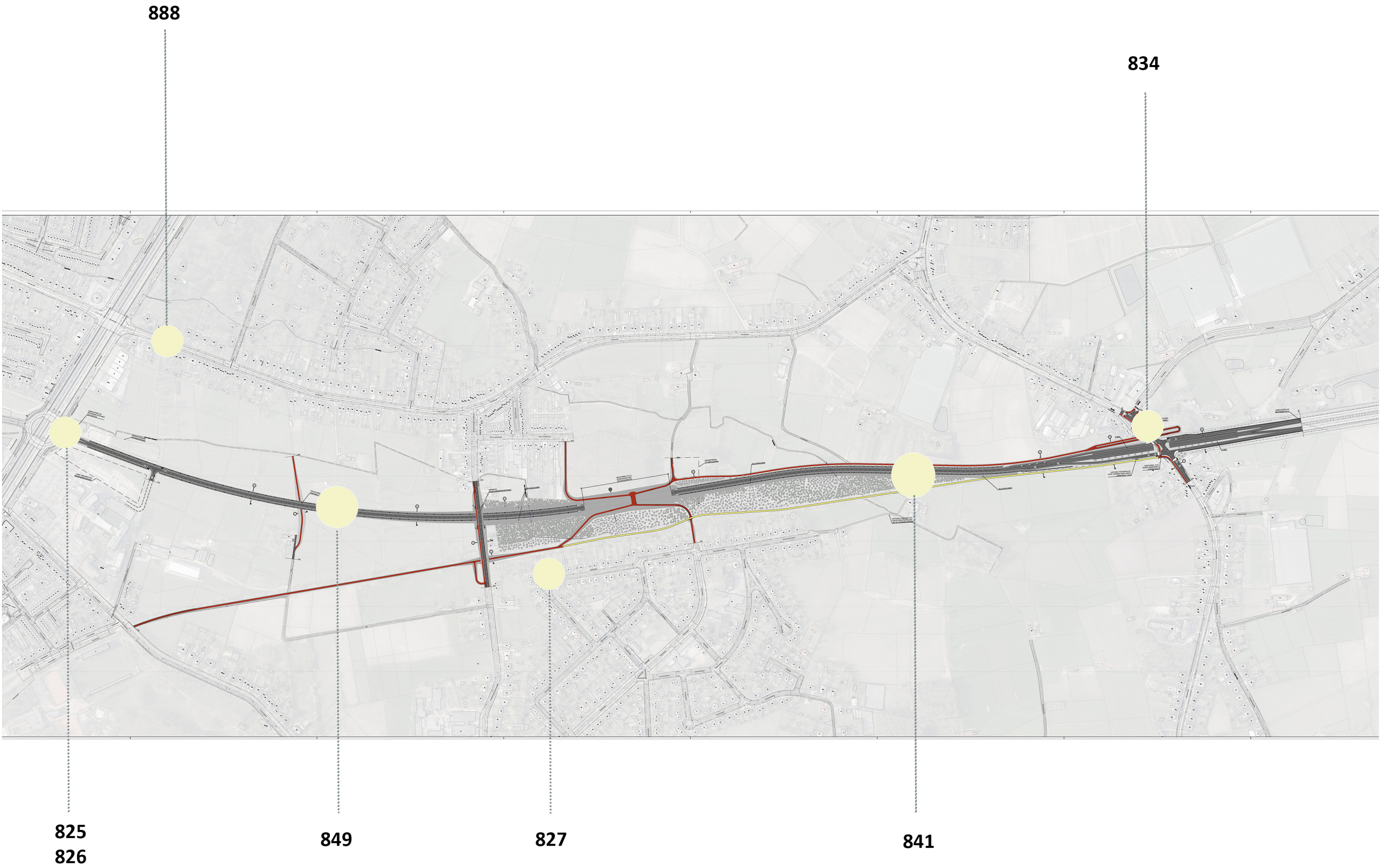
Op banaan eerst vergeten om uitwijkmogelijkheden te maken voor ziekenwagen/brandweer.

Als fietser: knip in de Pierstraat: alleen wagens van mensen die hier wonen → van Pierstraat prachtige fietsstraat maken, moet de fietsstraat dan nog ten zuiden van de weg? Mensen gaan liever aan de andere kant fietsen.

Is er geopteerd om de bocht van het fietspad in het oosten (na de onderdoorgang van de Eikenstraat) minder sterk te maken?

Doortrekken van fietsstraat of weg richting Pierstraat.





Vragen

888

Langlaarsteenweg in Aartselaar krijgt ook veel verkeer te verwerken van A12. Zijn hier ook studies over gedaan?

Ja.

827

Wordt de bestaande doorstreek van Anjelierplein naar de oude spoorwegbedding (nieuwe fietspad) behouden? geïntegreerd?

...

834

Fietssysteem:
- Enkel bovengronds?
- Lichten Horta?
- Doortrekken langs de bestaande N171?

...

825

Gaat het rondpunt op de A12 al het (vracht)verkeer kunnen verwerken? 30-tonner neemt de 2 banen van rotonde in. De ontsluiting hangt af van of het verkeer aan de rotonde wel vlot weggeraakt.

Volledig akkoord. De rotonde is zeker een aandachtspunt. (ook de zichtbaarheid aan de rotonde)

826

Hoe geraken landbouwvoertuigen tot aan de omliggende weilanden, gelegen aan de Pierstraat?

...

849

Gaat de weg hoger liggen of blijft deze op niveau maaiveld?

Zal min of meer op zelfde niveau blijven.



Bezorgdheden

823

Bij elke brug voor fietsers zorgen jullie ervoor dat de fietsers niet meer graag zullen fietsen en dat deze mensen de auto gaan nemen! De fietspaden graag gelijk met de grond en de autoweg in de put!

...

846

Kruispunt in het oosten (Eikenstraat) is levensgevaarlijk voor fietsers. Fietstunnel? Fietsbrug?

...

821

Fietspad naar P+R - Kontich- gevraagd sinds 2003. Het feit dat dat niet voorzien wordt is een ramp.

...

889

Ik ben bezorgd dat er fille zal ontstaan aan de rotonde van de A12.

Ja, dat moet vermeden worden: Er moeten maatregelen genomen worden.

848

Aangezien lokaal verkeer de nieuwe weg niet kan gebruiken, is het belangrijk de Pierstraat niet af te sluiten aan de A12 want anders zitten we gevangen in de wijk.

...

841

Eigenares van hoeve ten zuiden zouden moeten omrijden?

Niet onoverkomelijk, zal nog aparte studie voor komen.

835

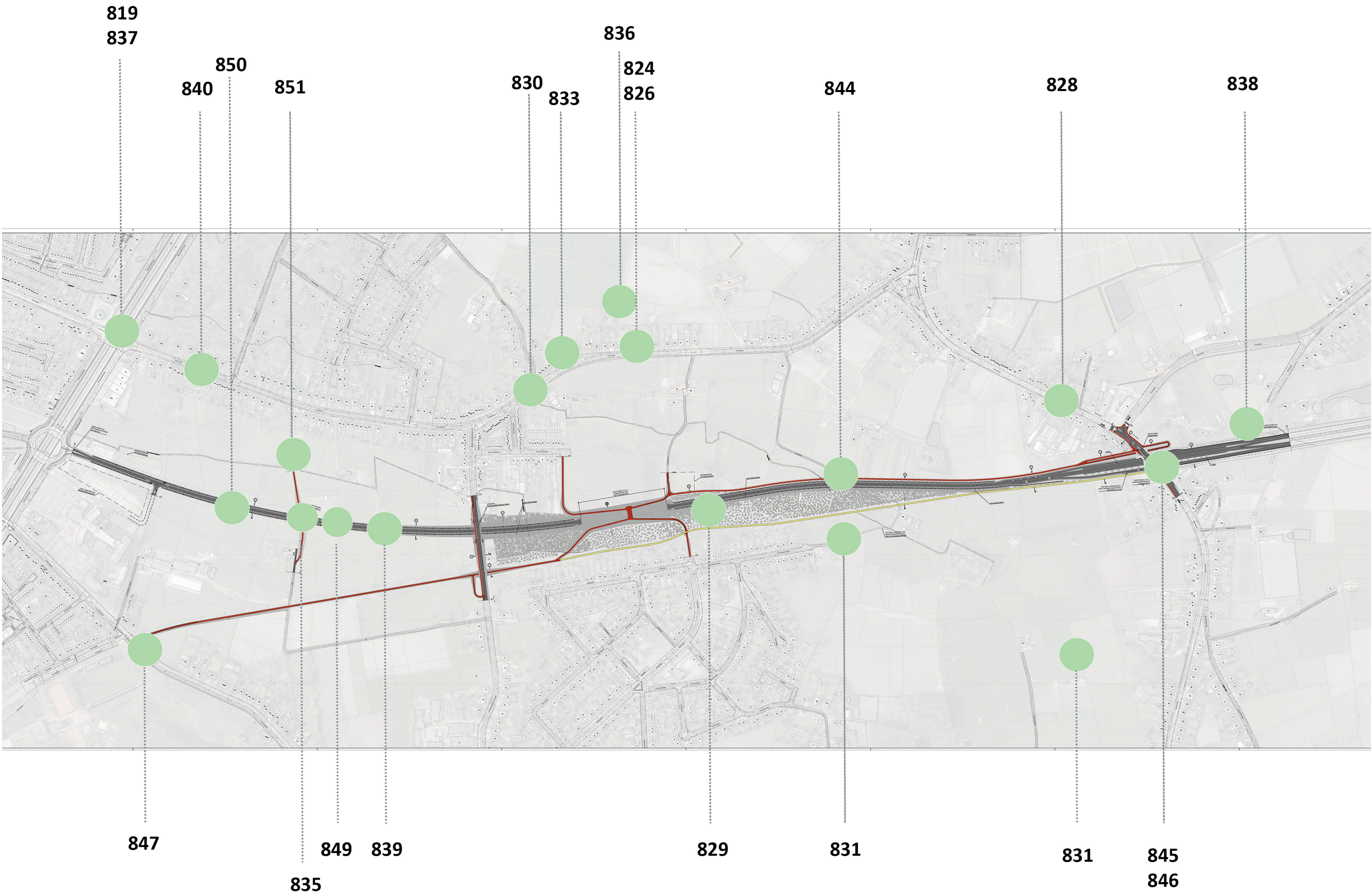
Tunnel onder N171 's avonds niet veilig + helling voor fietsers groot.

Niet onoverkomelijk, zal nog aparte studie voor komen.

843

Nu al een sluipweg voor bewoners van de tuinwijk als kruispunt 'Eikenstraat' volstaat.

...



Suggesties



837

840

824

826

836

824

833/ 830

819

846

831

844

851

845

850

829

828

835

847

849

838

Pierstraat terug ontkoppelen op A12 zoals vroeger.

Max. 3,5 ton en 30 km/uur.

Komt er een knip in de Piertstraat? Suggestie om te vermijden dat verkeer weg blijft zoeken langs A12.

Aan de Pierstraat (Horta) gigantisch veel verkeer, voorstel om dit zone 30 te maken om dit verkeer te ontmoedigen.

Knip in de Pierstraat en Langlaarsteenweg om te vermijden dat verkeer verder richting Aartselaar gezogen wordt.

Kan er een knip komen in de Pierstraat? Om te verhinderen dat sluipverkeer aanhoudt?

Indien knip in de Pierstraat dan kan van Pierstraat een fietsstraat gemaakt worden. (en moeten de voorziene fietspaden misschien niet aangelegd worden).

O-W doorknippen?

Fietsverkeer Noord-Zuid over de brug, los van het autoverkeer + Kruispunt met Eikenstraat: moet met fiets- en autoverkeer apart (niet gemengd) en zeker geen 3 verkeerslichten op 50 m.

Oude trage wegen heropenen om fietsverkeer Reet centrum tot het nieuwe fietspad te brengen. (suggestie fietsoversteek Clemenshoek doortrekken tot nieuw fietspad).

Vlotte aansluiting voor fietsers op fietspad. Rekening houden met waterprobleem op die plek.

Vlotte fietsdoorstroming richting Prins Boudewijnlaan richting stad, ziekenhuizen (Augustinus/ Middelheim/...).

Kruising met fietsers volledig weghalen.

Fietsostrade

Trajectcontrole implementeren: anders gaat niemand zich aan de snelheid houden.

30 km/u, max 3.5 ton + zone 30 → sluipverkeer

Voetweg 11 → tof als hij blijft.

’s Herenbaan: vanaf parking ziekenhuis in de richting van het centrum (Kerkhofstraat) zone 30 met uitzonderlijk plaatselijk verkeer + max 3,5 ton (verboden vrachtwagens).

Kan de snelheid beperkt worden tot 50 km/uur? → scheelt in geluid en betere doorstroom.

Doortrekken

Brug en overkapping

Aan deze tafel konden mensen vragen stellen in verband met de brug ten opzichte van de Predikherenhoevestraat en de overkapping ter hoogte van het Boske. In wat volgt zijn eerst de algemene opmerkingen opgelijst. Deze opmerkingen zijn niet gebonden aan een specifieke locatie. Na de algemene bemerkingen komen de opmerkingen die wel gebonden zijn aan specifieke locatie, aangeduid op de kaart. Enerzijds een kaart met vragen (in het geel), anderzijds een kaart met bezorgdheden (in het roze) en tot slot een kaart met suggesties (in het groen).

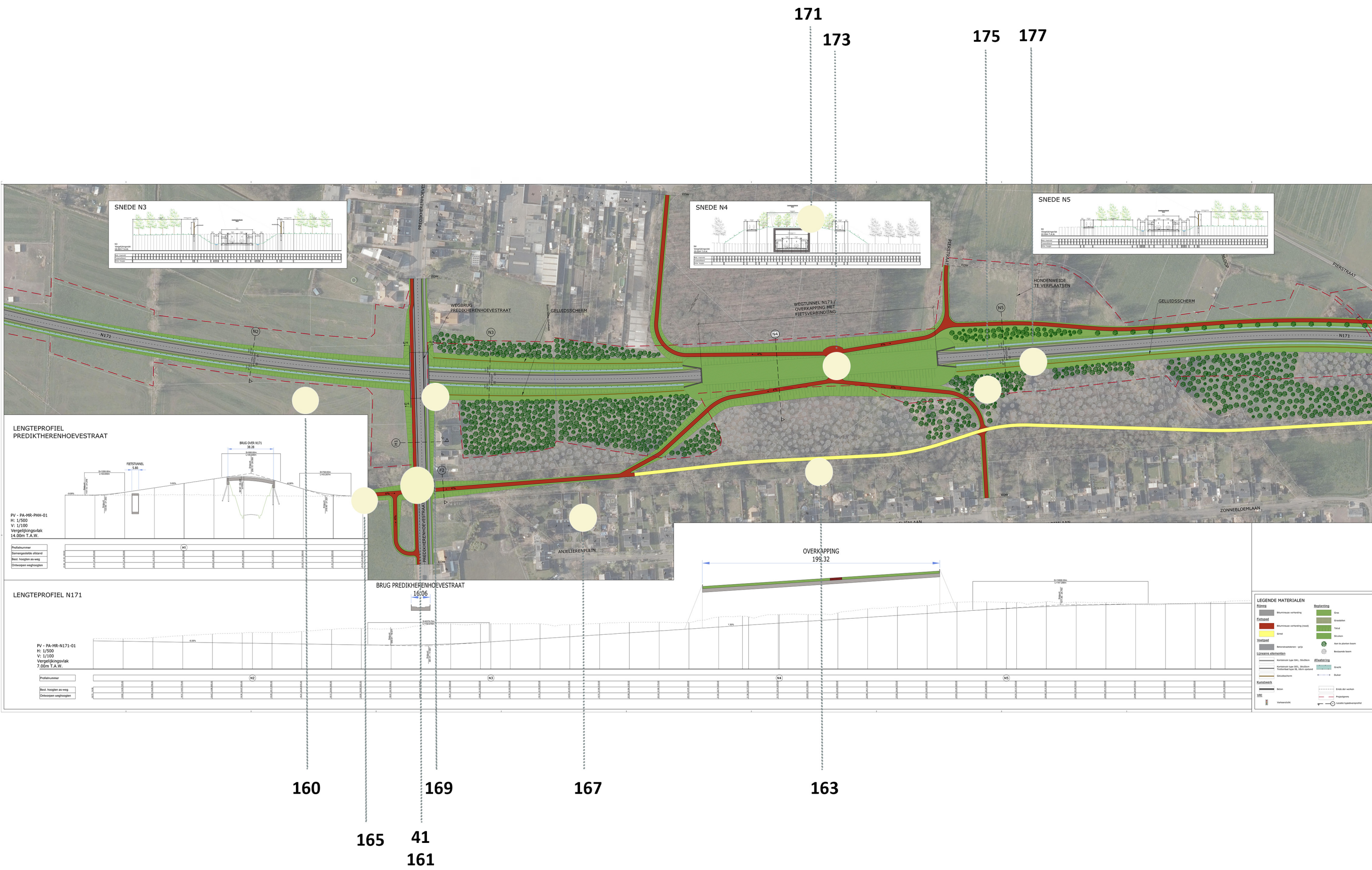
Aan deze tafel vielen voornamelijk de vele vragen rond de lengte en de hoogte van de overkapping op. Er was veel vraag naar een langere overkapping of verschillende kleine overkappingen. Aan deze tafel kwamen opvallend weinig bezorgdheden ter sprake. Het enige wat hier terugkomt is de bezorgdheid rond de steile helling van zowel de brug als de overkapping voor fietsers.

Vragen

	Hoe zal de overkapping eruit zien?	Kap er over, grond erop. Elke boom die gekapt wordt moet gecompenseerd worden → stuk bos belangrijk hiervoor. Het is de bedoeling om deze zoveel mogelijk in de buurt te compenseren.
	Hoe lang is de overkap?	De overkapping is 200m lang. Indien ze langer dan 200m zou zijn is het geen overkapping meer maar een tunnel, met alle gevolgen vandien: vluchtstroken, ventilatie, ... dus veel duurder en een veel zwaardere infrastructuur.
	Overkapping verder doortrekken?	Moeilijk, dan wordt het een tunnel wat bepaalde gevolgen heeft.
	Waarom geen echte tunnel i.p.v. overkapping?	Omwille van de grondwaterstanden + nog duurder.
	Akkoord dat een tunnel een grotere infrastructuur is, maar op het einde van de rit toch beter voor de natuur?	Hier gelden geen natuurherstelwetten.
	Oké ik kan bergrijpen vanwege de regels dat er geen tunnel komt, maar waarom niet allemaal kleine overkappingen?	Omdat die plek de enige zinvolle plek is voor een overkapping: met dat bos, ...
	Hoe hoog zal de overkapping zijn? Wat met hoge vrachtwagens?	+/- 5,7m. Doorrijhoogte zeker 4 meter, nog een meter bijtellen en dan het dak zelf nog dus komt op een 6 meter. De exacte hoogte is nog te bepalen. Hier mogen nog suggesties over gemaakt worden, maar naar aanvoelen liefst zo laag mogelijk. Voor de fietsers,...
	Gaat de baan onder de overkapping naar beneden?	Neen. De overkapping zal in de hoogte gaan (omwille van geluid, buffering).
	Waarom de overkapping op die specifieke plek?	Omwille van het Boske. En dan de boscompensatie in diezelfde zone te zetten zodat de natuurzone daar behouden worden.
	Moeten de fietsers altijd over de overkapping rijden?	Ja, nog discussie om ook naast de overkapping een fietspad te leggen, dat is te bespreken aan de tafel van mobiliteit.
	Alle schoolkinderen van de wijk moeten dan per fiets de baan oversteken, via die overkapping?	Ja toch wel, moet niet over de overkapping kan ook verderop, maar ze moeten er wel over.

Bezorgdheden

	Wateroverlast is een grote bezorgdheid voor vele bewoners. Momenteel ervaren zij al overlast door de grachten achteraan hun woning.	...
	Doorstroming van de bussen voor de school vanaf Predikherenhoevestraat?	De bedoeling is om de doorstroming van de Pierstraat beter te maken, zodat ze daar eigenlijk gemakkelijker door kunnen.



Vragen

160

Bewoner Predikherenhoevestraat 53A (=voetweg 32): is de brug op hoogte van een camion (niveau)? Komt er een geluidsberm? Ontzettend veel lawaai.

169

Waarom een brug aan de Predikherenhoevestraat? Kan de doortrekking van de N171 niet dieper gemaakt worden en de Predikherenhoevestraat op maaiveld niveau gehouden worden? Voor het uitzicht en voor geluid.

161/41

Bewoner predikherenhoevestraat 53A. Waarom moet het fietspad daar tegen de perceelgrens komen? Waarom is de loop (u-turn) van het fietspad daar gemaakt ? Kunnen de fietsers daar niet gewoon rechts afdraaien en die bocht weglaten? + Het fietspad over het maaiveld licht omhoog oversteken ipv in een bocht?

165

Verdwijnen de bomen langs de spoorwegberm ten westen van de Predikherenhoevestraat? De bewoners mogen op vraag van de gemeente de bomen nu niet snoeien door het natuurleven. Is deze weg voldoende breed om met een asfaltmachine langs te komen of komen ze tot op de perceelsgrens? Indien er bomen worden gerooid, voldoende hoge bomen terug aanplanten, of een verhoogde berm aanmaken. Zo ziet men het fietspad niet behoudt men zicht op groen.

177

Waarom geen complete overkapping waar bewoning is?

173

Waarom kan de overkapping niet meer naar links geplaatst worden (direct achter Rozenlaan)? De overkapping verplaatsen naar links zodat het fietspad dat uit het centrum komt, recht op de nieuwe hondenwei uitkomt.

171

Waarom zijn er geen twee oversteken op de overkapping voor de fietsen (minder omweg en meer spreiding), momenteel is er één centrale oversteek gecreëerd, heeft dit een reden? Op deze manier moet je een omweg nemen, indien je aan de andere kant moet geraken.

167

Het Anjelierenplein terug aansluiten op oude spoorwegbedding → nieuw fietspad.

175

De groeninzamelplaats t.o.v. van de Rozenlaan. Gaat dit behouden blijven of verplaatst worden? Gevraagd om dit te behouden

163

Bewoner Leliënlaan 26: De vraag werd gesteld om de bomen achter hun tuin te laten staan om geen zicht te hebben op de schermen/ de overkapping.

De N171 ter hoogte van de Predikherenhoevestraat is verdiept (op 2 m diep t.o.v het maaiveld in het begin en vanaf de predikherenhoevestraat 3m t.o.v van het maaiveld). De bovenkant van de camion kan je zien. Er zijn geluidsschermen voorzien.

Dit is niet mogelijk.

Deze bocht is gemaakt zodat men vanaf de Predikherenhoevestraat richting de A12 en terug geraakt. Om zo het fietspad te kunnen doortrekken. De talud van de brug zal dit hinderen om deze over de Predikherenhoevestraat te laten doorlopen.

Wij mogen vergunningsgewijs niet zo maar bomen rooien. Indien we deze rooien, dan moeten deze ook heraanplanten. Waar het fietspad loopt zullen inderdaad bomen gerooid worden.

...

Indien het fietspad hier rechtdoor zou lopen zou de helling van het fietspad te steil worden. Verder is de overkapping daar geplaatst om de groene verbinding te herstellen van het Boske.

Om de helling van 4% te kunnen waarborgen.

...

Dat valt te bekijken.

Deze bomen blijven behouden.



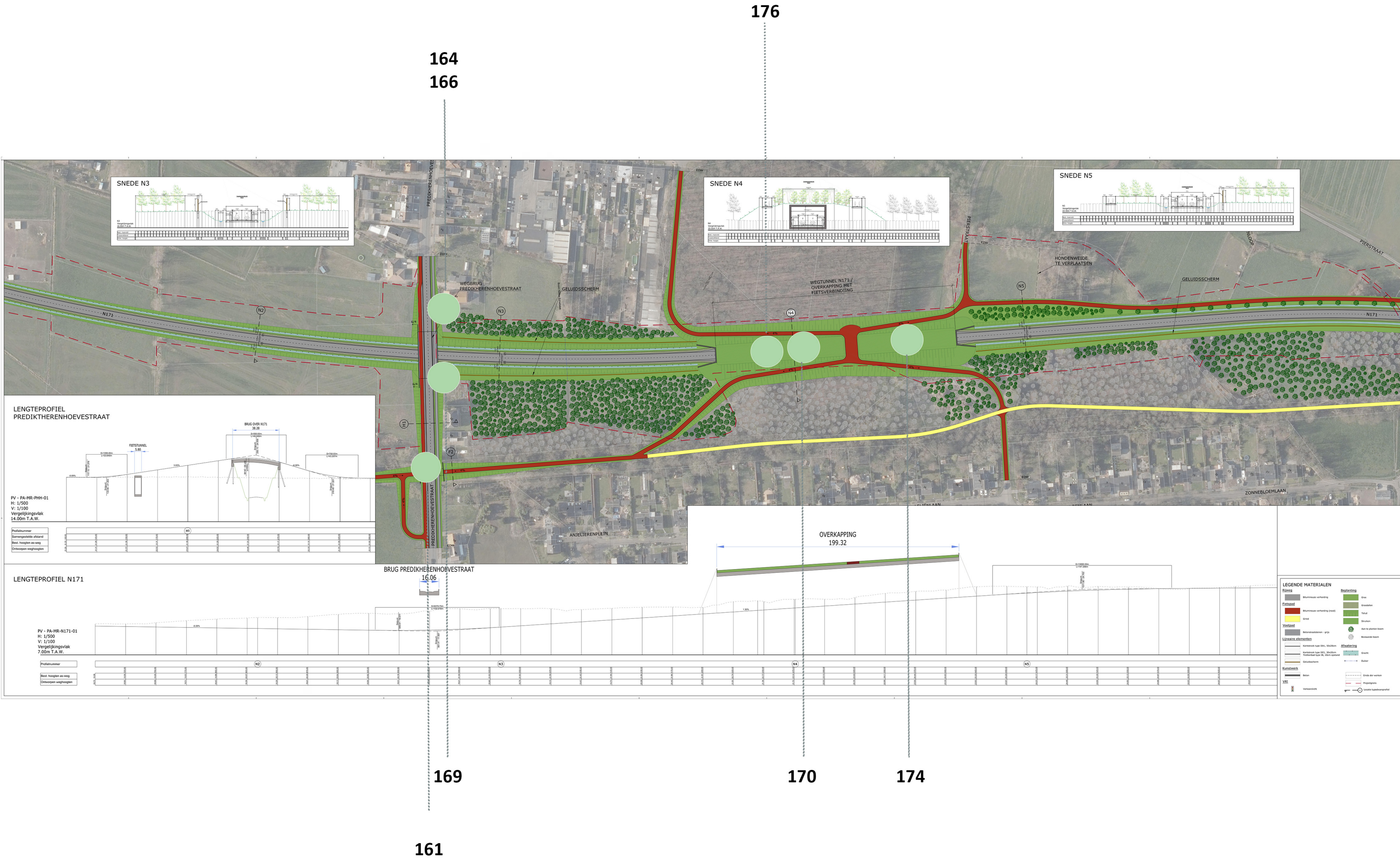
Bezorgdheden

172

Bewoner van Sint Jozefstraat 16 heeft schrik voor extra wateroverlast. De huidige gracht achter zijn loods zit al overvol en geeft al wateroverlast in de loods.

168

De brug op de Predikherenhoestraat heeft een helling van 6% voor het fietspad, dit is te steil. Is een helling van max 4% niet wettelijk? We zouden willen vragen om dit nogmaals te bekijken, zodat de kinderen die over deze brug fietsen niet zo een steile helling moeten nemen.



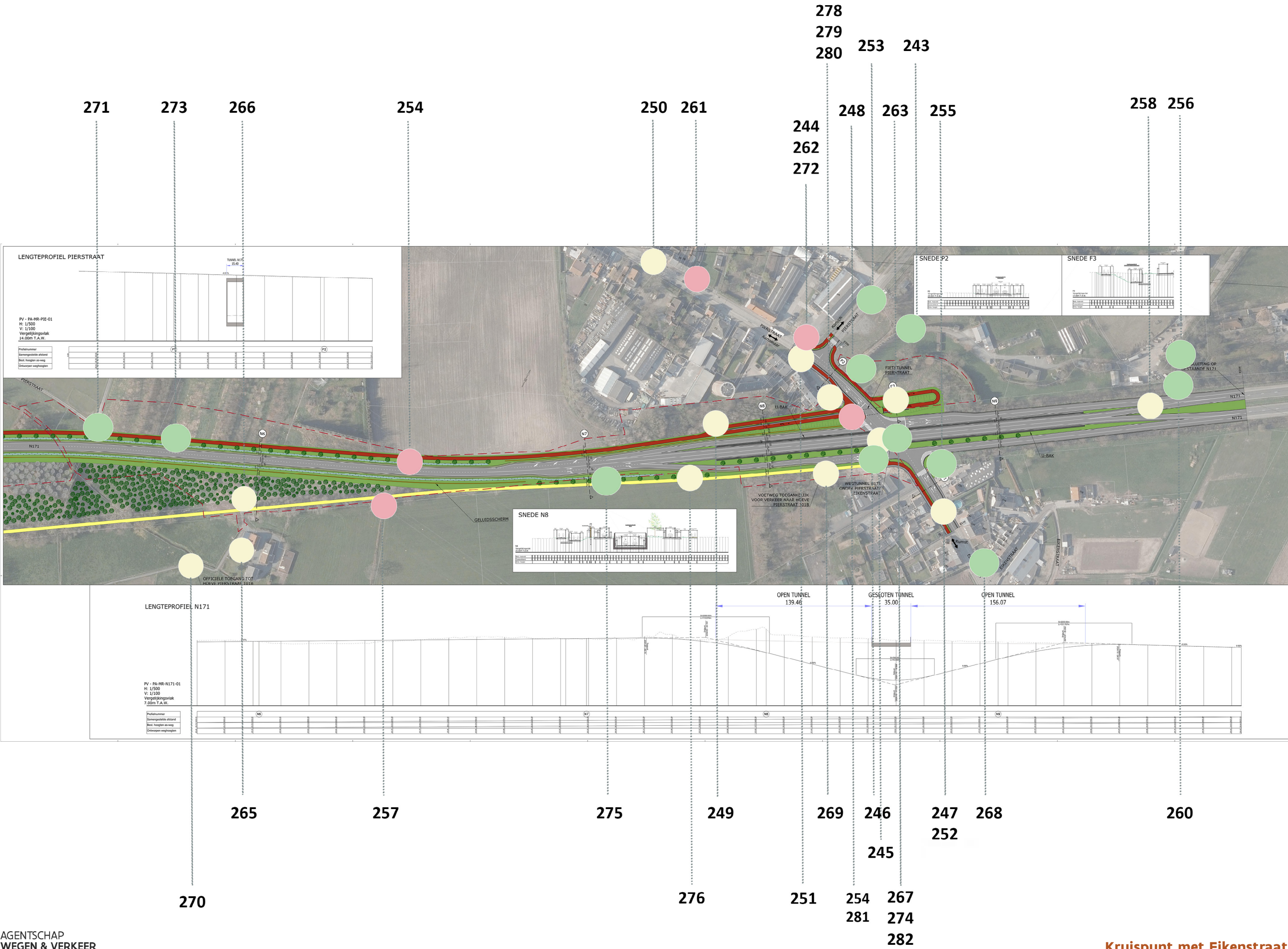
Suggesties

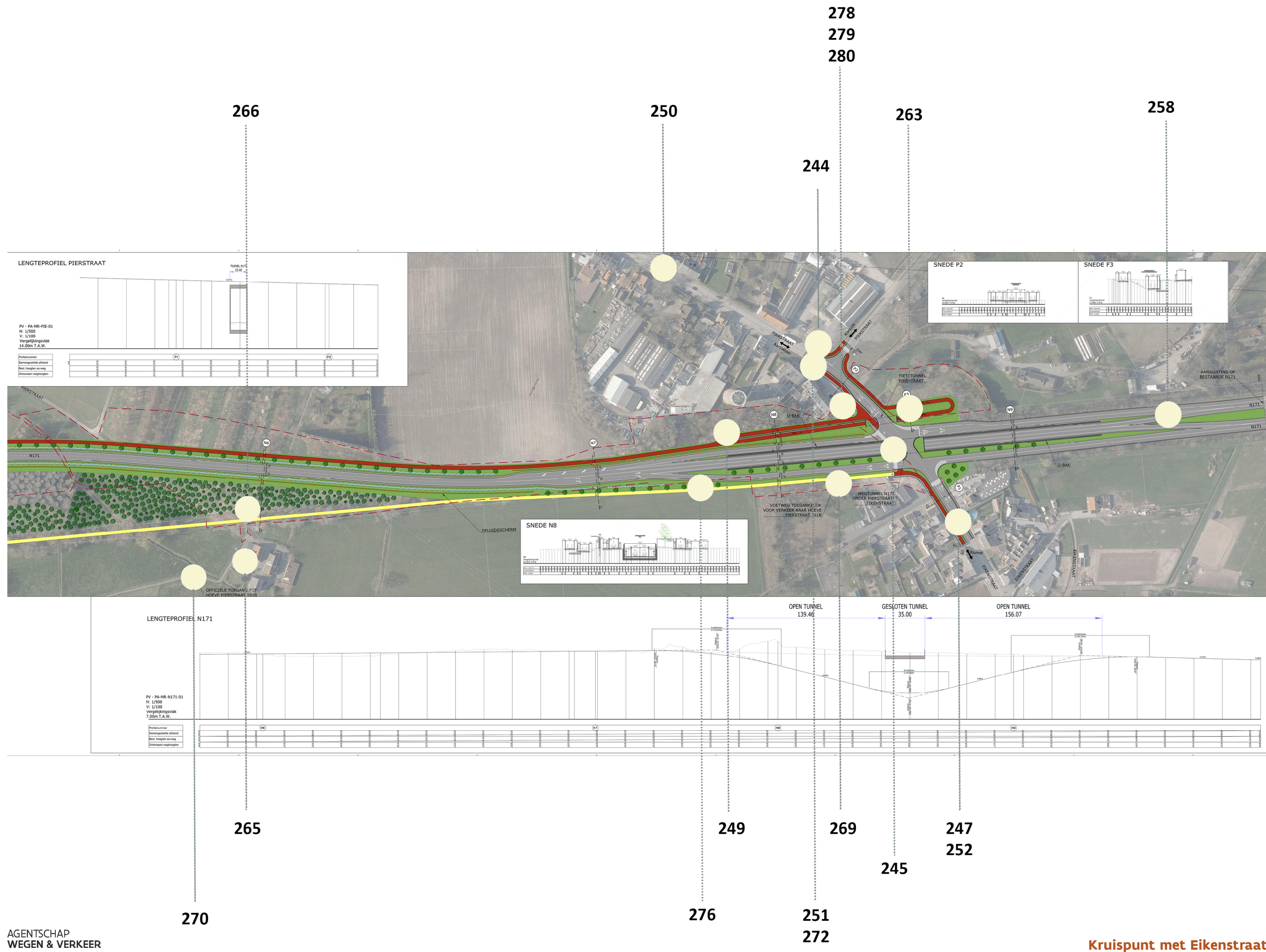
- 170
- Kunnen er op de overkapping bloemen voor de bijen geplaatst worden of een kunstwerk, mooie hagen zodat dit een aangename omgeving wordt? Mooie attractieve groene zone met speeltuin.
- 174
- Welke activiteiten komen op de overkapping?
Suggestie om vraag te stellen aan de chiro/ scouts + eventueel voorziening maken voor lokale initiatieven zoals de lichtfeesten. Bekijken hoe op een leuke manier te ondersteunen.
- 164
- Momenteel staan er bomen geplant op de toegang tot het perceel dat men gebruikt om te pachten. Gelieve deze toegang tot het perceel te behouden en de onteigening meer naar achter te plaatsen.
- 166
- Oprit van bewoners Predikherenhoevestraat 84 gebruiken oprit voor camions en vragen of deze breed genoeg kan uitgevoerd worden? 5m breedte
- 161
- Hoge beplanting naast het fietspad / bomen planten op de grens
- 169
- Predikheren gelijkgronds
- 176
- Schapenwei
- 160
- Bewoner geeft de suggestie om ten opzichte van zijn woning (Predikherenhoevestraat 53A) een verhoogde berm/ groene berm te plaatsen om geluidshinder te voorkomen.

Kruispunt met Eikenstraat

Aan deze tafel konden mensen vragen stellen in verband met het kruispunt met de Eikenstraat of met andere woorden het ‘Hollands complex’. In wat volgt zijn eerst de algemene opmerkingen opgelijst. Deze opmerkingen zijn niet gebonden aan een specifieke locatie. Na de algemene bemerkingen komen de opmerkingen die wel gebonden zijn aan specifieke locatie, aangeduid op de kaart. Enerzijds een kaart met vragen (in het geel), anderzijds een kaart met bezorgheden (in het roze) en tot slot een kaart met suggesties (in het groen).

De vragen die aan deze tafel het meest naar voren kwamen, gingen voornamelijk over de toegankelijkheid van de landbouwgronden en de veiligheid van de fietsers.





Vragen



244

245

249

263

266

276

247

252

272

250

251

258

265

270

269

278

279

280

Blijft de fiets- en voetgangersoversteek zoals in de huidige situatie?

Momenteel zijn er 3 oversteeken voor fietsers komende van Reet en die richting Pierstraat Kontich rijden. Is er een andere optie mogelijk?

Zijn er extra maatregelen of aanpassingen in het ontwerp nodig om samenvoegen van beide fietspaden tot dubbelrichting fietspad veilig uit te voeren?

Waarom is de fietstunnel en bocht nodig? Zonder verlenging van fietspad naar Kontich niet zinvol en gaat niet gebruikt worden.

Kan er een extra fiets- of voetgangersbrug of tunnel voorzien worden? Kruispunten die nu in het ontwerp meegenomen zijn, liggen ver uit elkaar.

Gemeente Reet: ooit gesproken van fietspad dat recht van Reet een verbinding zou voorzien – stand van zaken?

Bezorgdheid over file-opbouw voor de huizen in de Eikenstraat. Kan dit vermeden worden met lichtenregeling?

Tot waar wordt de Eikenstraat heraangelegd? Kan dit met fluisterasfalt?

Kunnen verkeerslichten voor wagens komende uit de Pierstraat afgestemd worden met lichten op groot kruispunt?

Is er nog sprake van een knip in de Pierstraat verder richting de A12?

Worden er bij fiets- en voetgangersoversteek nog steeds lichten voorzien?

Kunnen de afritten van de expresweg enkel toegankelijk gemaakt worden voor -3,5ton?

Waar is de ontsluiting voor de hoeve? Kan dit gecombineerd worden met toegang die voorzien wordt voor toegang tot landbouwwegen?

Toegang landbouwers?

Op plan “Voetweg toegankelijk voor verkeer naar hoeve” – is dit correct? Zo ja, kan dit geasfalteerd worden voor toegang naar hoeve?

Hoeveel ruimte is er nog langs de huizen aan de zijkant? Kan de weg een beetje meer naar het zuiden verplaatst worden?

Wat wordt voorzien op het huidige “pleintje”? Welke afstand is er nog voor de huizen in de Pierstraat? Blijft het groen behouden? Komen er parkeerplaatsen in de plaats?

Loopt er nog een voetpad voor de huizen van eerste huizen in de Pierstraat in het nieuwe ontwerp?

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

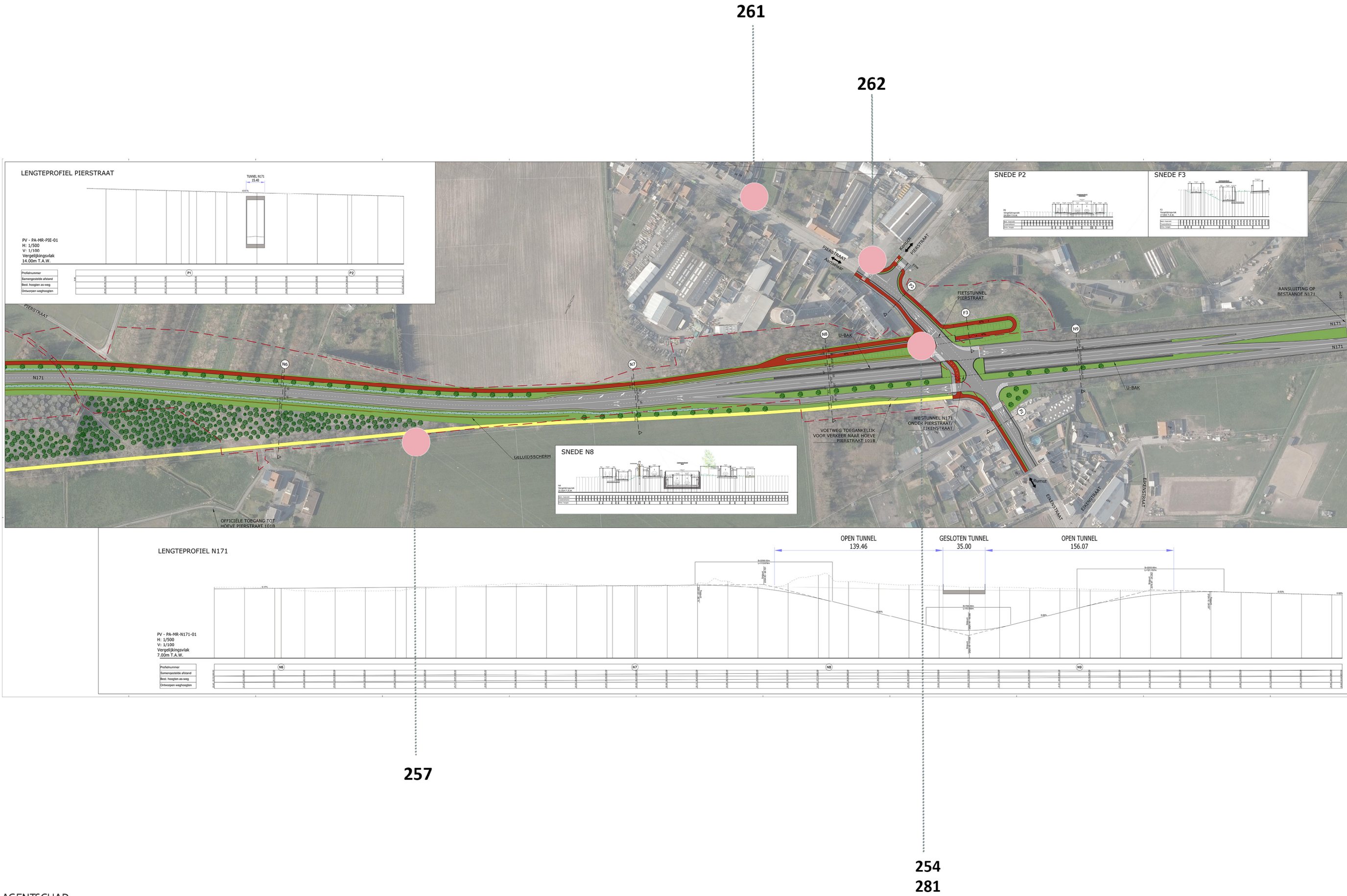
...

...

...

...

Bezorgdheden



254

Algemene opmerking bij fietstunnels: graag voldoende aandacht voor veiligheid en verlichting in fietstunnel zodat er geen angst is om 's nachts door de tunnel te rijden. Ook afwatering is vaak een probleem bij fietstunnels in de omgeving.

...

262

Bocht in huidige fietsoversteek te scherp om goed te kunnen nemen. Zeker met huidige wachtrij van fietsers die er vaak staat.

...

281

Opmerking voor gemeente: Verkeer uit Clemenshoek komt door huidige omleggingen uit in de Pierstraat om naar de expresweg te gaan. Dit is een grote omweg die ze moeten afleggen en willen niet nog eens voor rode lichten staan bij het kruispunt.

...

261

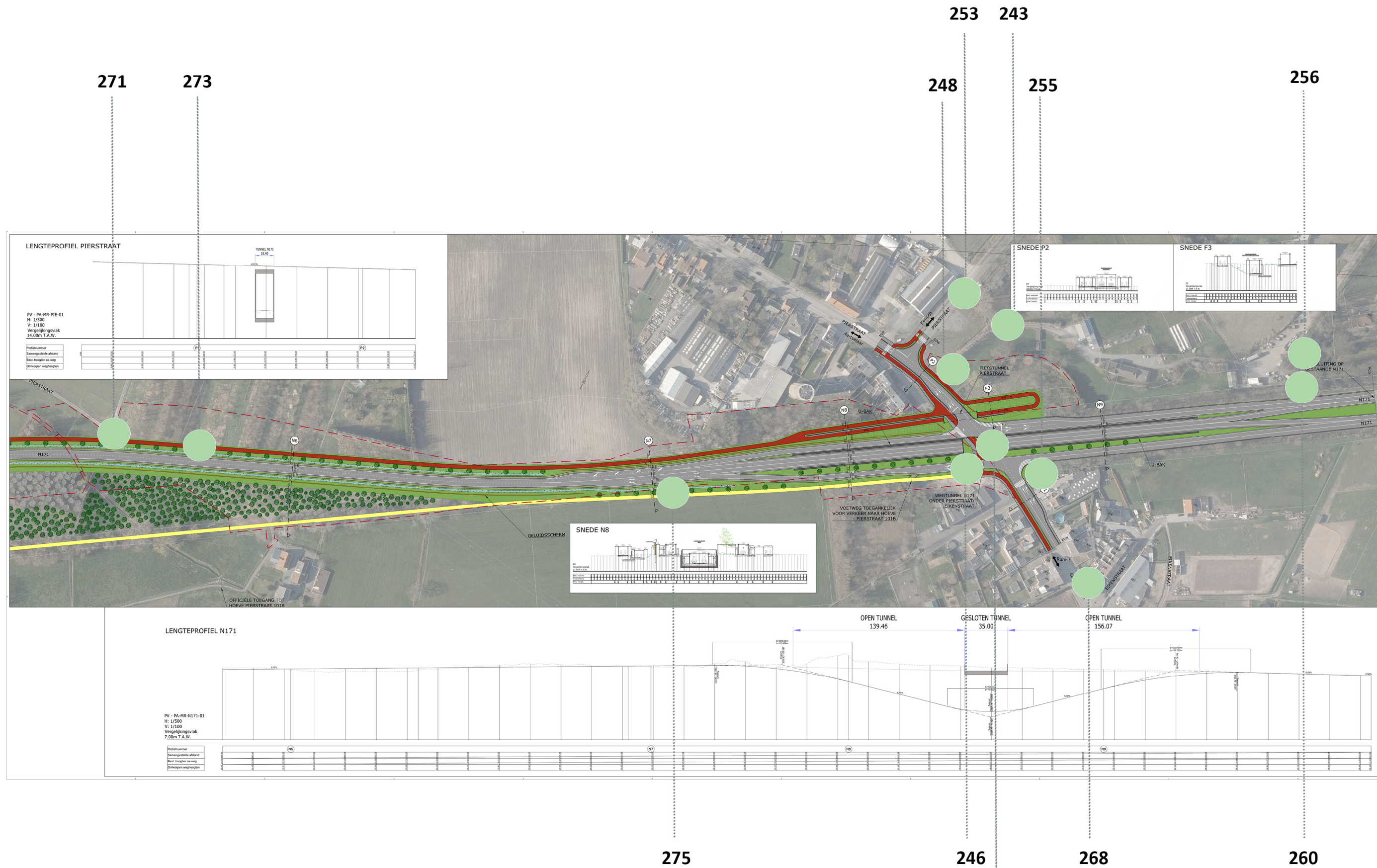
Gemeente Aartselaar: parkeerplaatsen in Pierstraat zijn zeer gevaarlijk want (bestel)wagens parkeren tot vlak aan inrit van eigendommen. Bewoners van Pierstraat nr. 29-33 hadden (lang geleden) van de gemeente gehoord dat het gebied achter hun eigendom (dat niet nodig is voor het project) aan de aanwonenden geschonken zou worden?

...

257

Toegang landbouwgronden dient voorzien te blijven.

...



Suggesties



268

Fietspad Eikenstraat voorzien als dubbelrichting -> kan dit herbekeken worden in het kader van de heraanleg van de Eikenstraat? Op dit moment is er een gevaarlijke fietsoversteek.

243

Mogelijkheid om de fietsverbinding rechtstreeks naar de Pierstraat (richting Kontich) te geleiden ipv naar de huidige oversteek? Zo ook voldoende ruimte voor bochten zodat geen scherpe bochten nodig zijn.

246

Conflictvrije verkeersregeling voor fietsers: kan lichtenregeling zodanig afgestemd worden zodat fietsers “groene golf” krijgen voor beide oversteken?

274

Optie om schuine fietsoversteek voor fietsers aan te leggen om verbinding te maken met fietshelling (van tunneldak naar fietshelling/verder op Pierstraat)? Zodat er niet overgestoken moet worden bij de Pierstraat?

282

Tijdens de aanleg van de werken een veilige fietsoversteek te voorzien van de Eikenstraat naar de Pierstraat.

253

Suggestie om Pierstraat als fietsstraat te herinrichten (vraag voor gemeente Kontich)

256

Fietspad in plaats van terug naar de Pierstraat Kontich te sturen, te verlengen naar asfaltbaan na hoeve nr. 4 en 6? Op deze manier kan vermeden worden om terug op het huidige kruispunt uit te komen.

260

Suggestie om fietspad parallel aan expressweg door te trekken richting Kontich (tot Sint-Rita)

271

Mogelijkheid tot verbinding Pierstraat met fietspad? Opmerking: T-punt staat vaak onder water.

273

Kan er een berm tussen fietspad en weg komen?

275

Kan grindweg beter aangelegd worden want staat nu vaak onder water en slechte kwaliteit om over te fietsen.

255

Mogelijkheid om linksaf van Eikenstraat aan te leggen met bypass? (+- zelfde bezorgdheid als 247) + Momenteel al grote hinder in de wijk dus liever niet meer voor rode lichten staan.

267

Kan er een extra afslagstrook of lichten voorzien worden voor wagens die links afslaan uit de Pierstraat in het midden van het kruispunt? (zoals huidige situatie?)

248

Uitrit te voorzien voor Pierstraat nr. 4 en 6



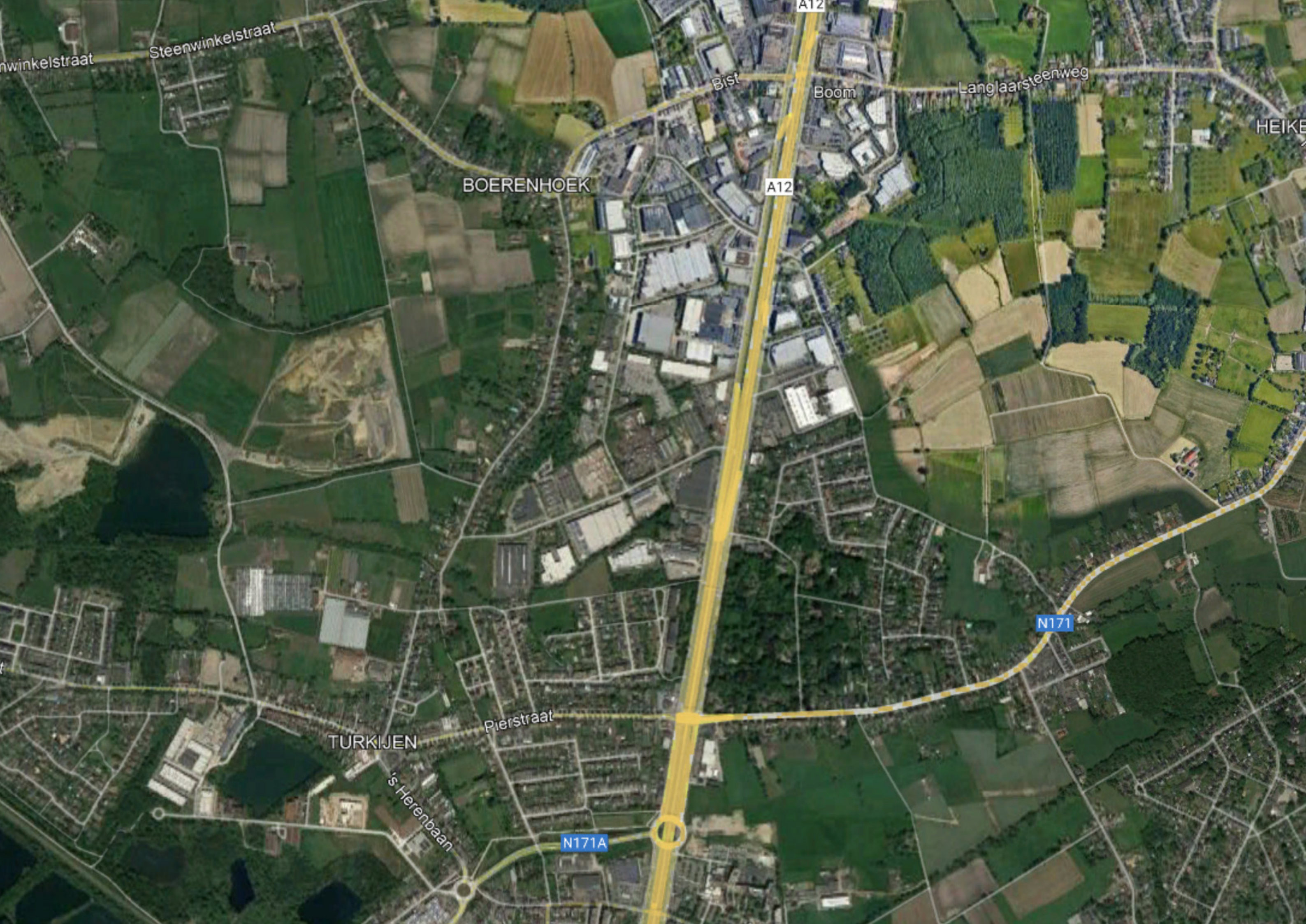
PLANNENBUNDEL

**AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER**



Vlaanderen
is wegen en verkeer

Doortrekking N171 in Rumst tussen N177 & Eikenstraat



Steenwinkelstraat

Steenwinkelstraat

Bist

Boom

Langlaarsteenweg

HEIKE

BOERENHOEK

A12

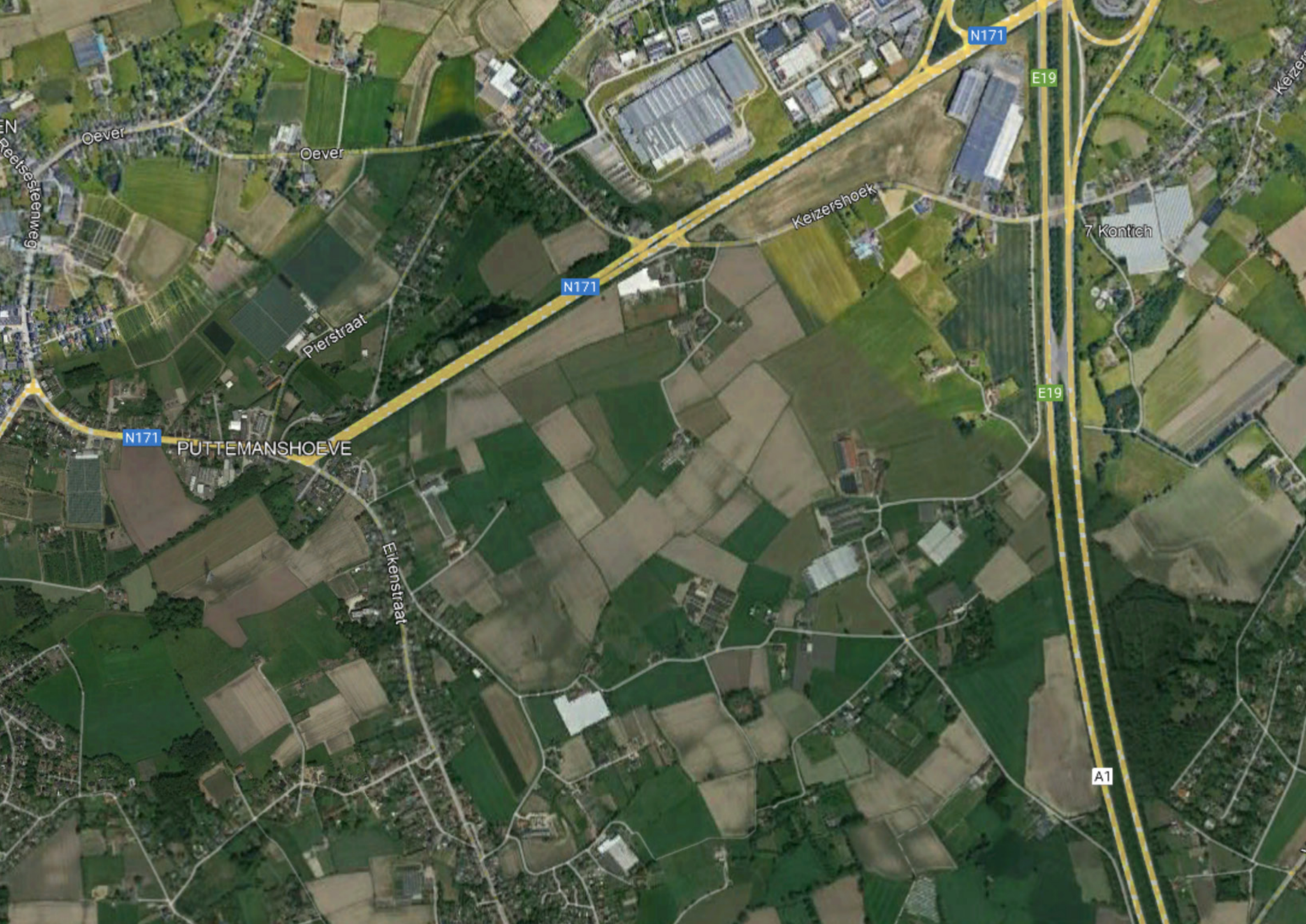
N171

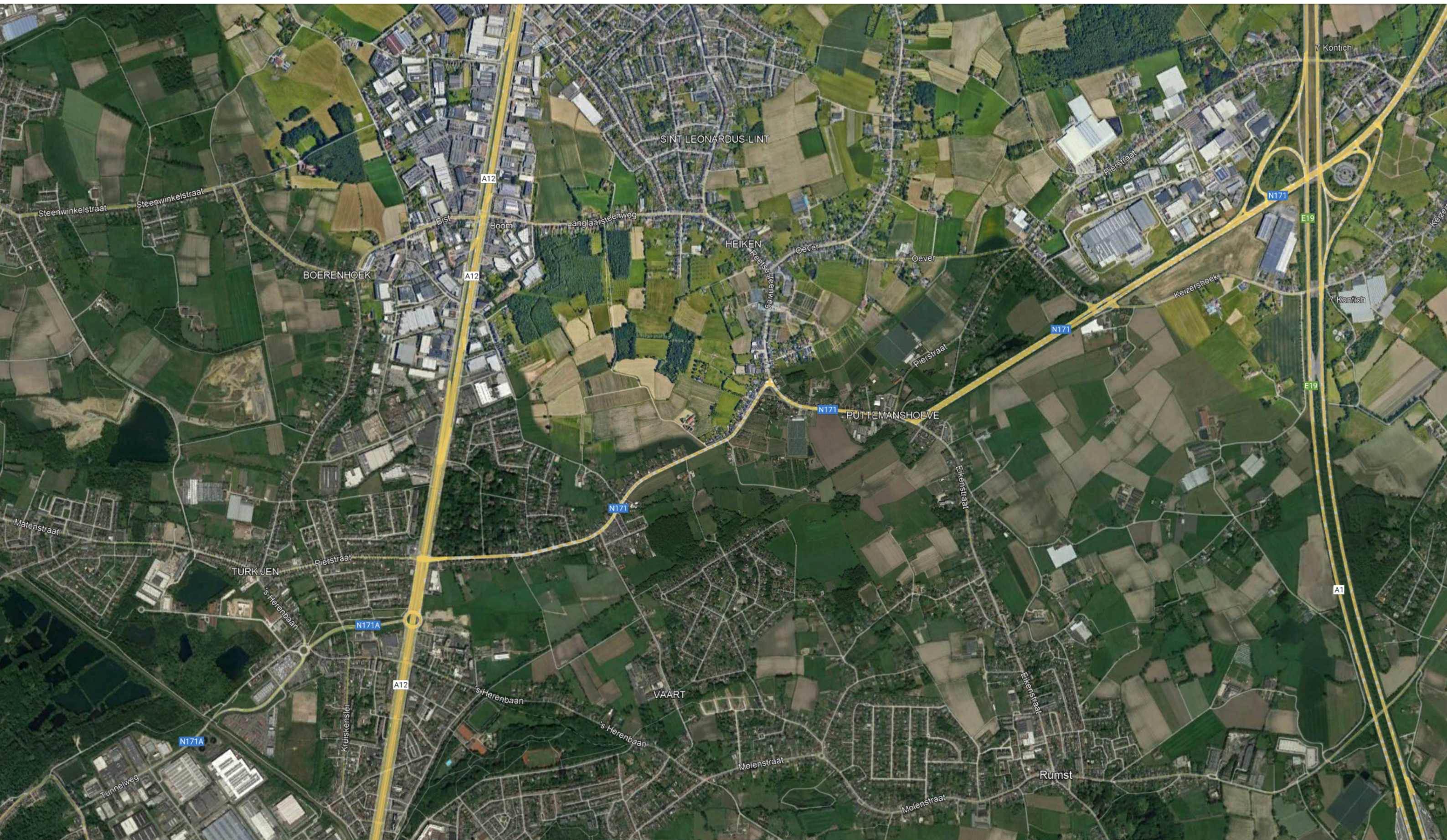
TURKIJEN

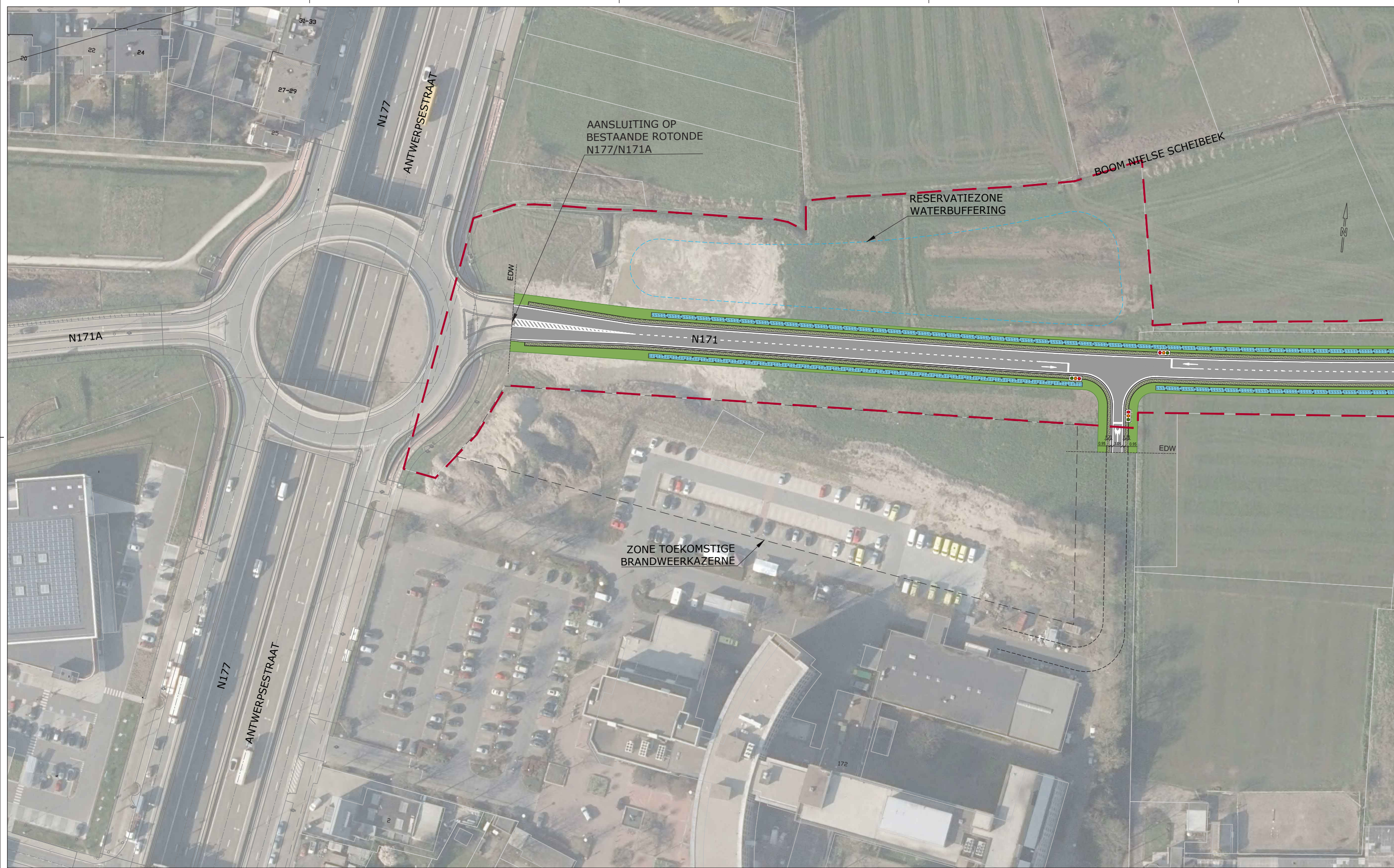
Pierstraat

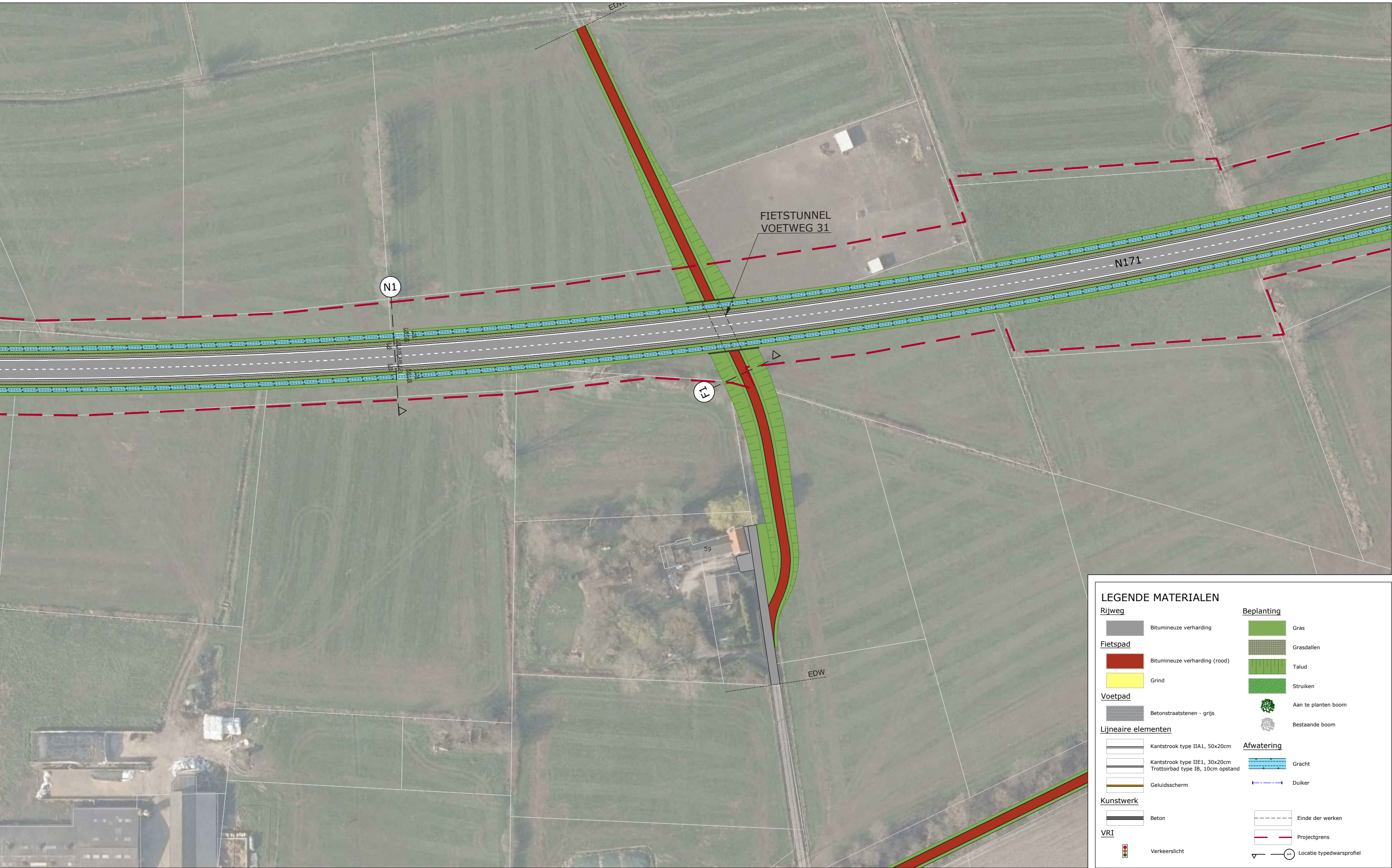
's Herenbaan

N171A









Bitumineuze verharding

Bitumineuze verharding (rood)

Grind

Betonstraatstenen - grijs

Kantstrook type IIA1, 50x20cm

Kantstrook type IIE1, 30x20cm
Trottoirbad type IB, 10cm opstand

Geluidsscherm

Beton

Verkeerslicht

Gras

Grasdallen

Talud

Struiken

Aan te planten boom

Bestaande boom

Gracht

Duiker

Einde der werken

Projectgrens

Locatie typedwarsprofiel

LEGENDE MATERIALEN

Rijweg

Fietspad

Voetpad

Lijneaire elementen

Kunstwerk

VRI

Gracht

Duiker

Einde der werken

Projectgrens

Locatie typedwarsprofiel





LEGENDE MATERIALEN

Rijweg
Bitumineuze verharding

Fietspad
Bitumineuze verharding (rood)
Grind

Voetpad
Betonstraatstenen - grijs

Lijneaire elementen
Kantstrook type IIA1, 50x20cm
Kantstrook type IIE1, 30x20cm
Trottoirbad type IB, 10cm opstand
Geluidsscherm

Kunstwerk
Beton

VRI
Verkeerslicht

Beplanting
Gras
Grasdallen
Talud
Struiken
Aan te planten boom
Bestaande boom

Afwatering
Gracht
Duiker

Locatie typedwarsprofiel
Einde der werken
Projectgrens
Locatie typedwarsprofiel



PIERSTRAAT

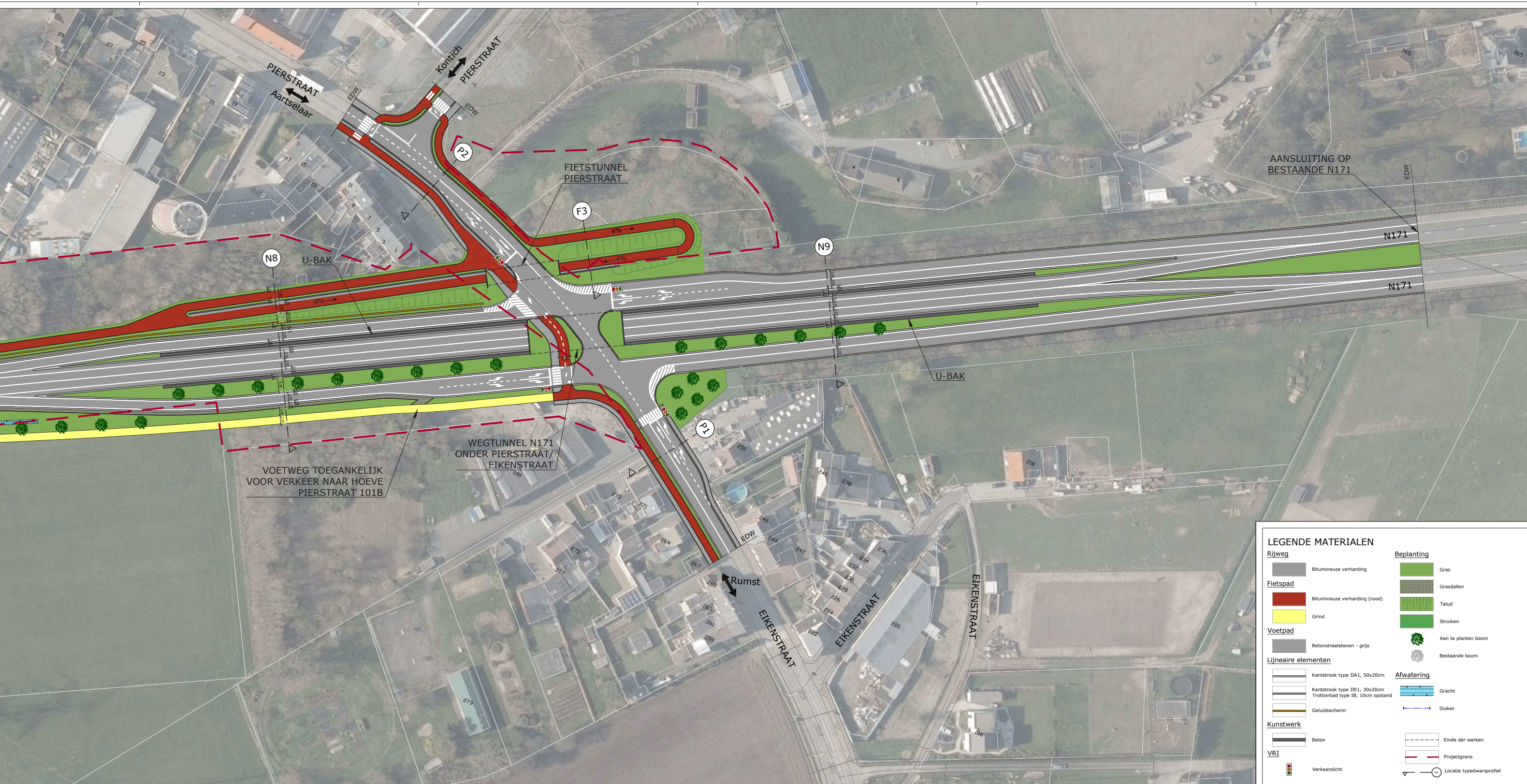
N171

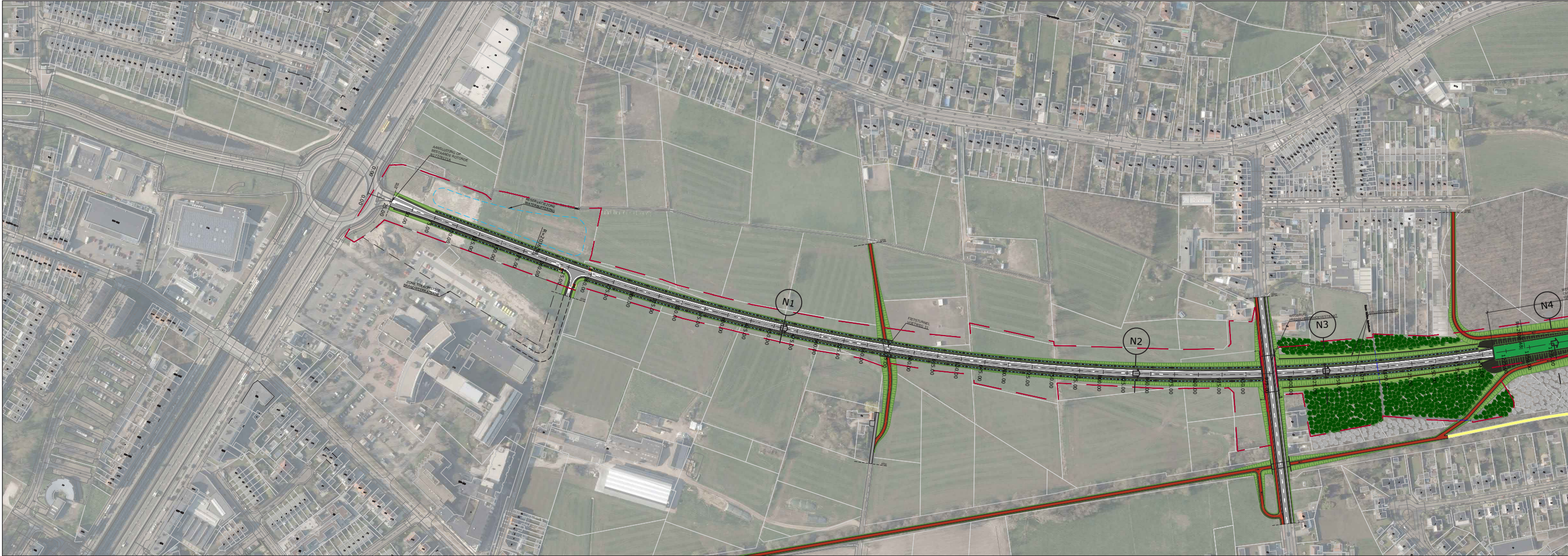
N6

N7

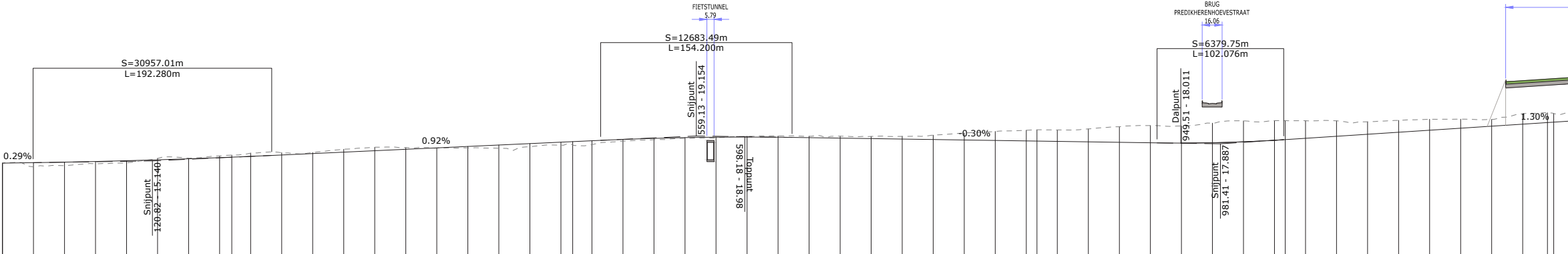
GELUIDSSCHERM

OFFICIËLE TOEGANG TOT
HOEVE PIERSTRAAT 101B
VIA DE ZOONEBLOEMLAAN





PV - PA-MR-N171-01
H: 1/2000
V: 1/400
Vergelijkingsvlak
0.00m T.A.W.

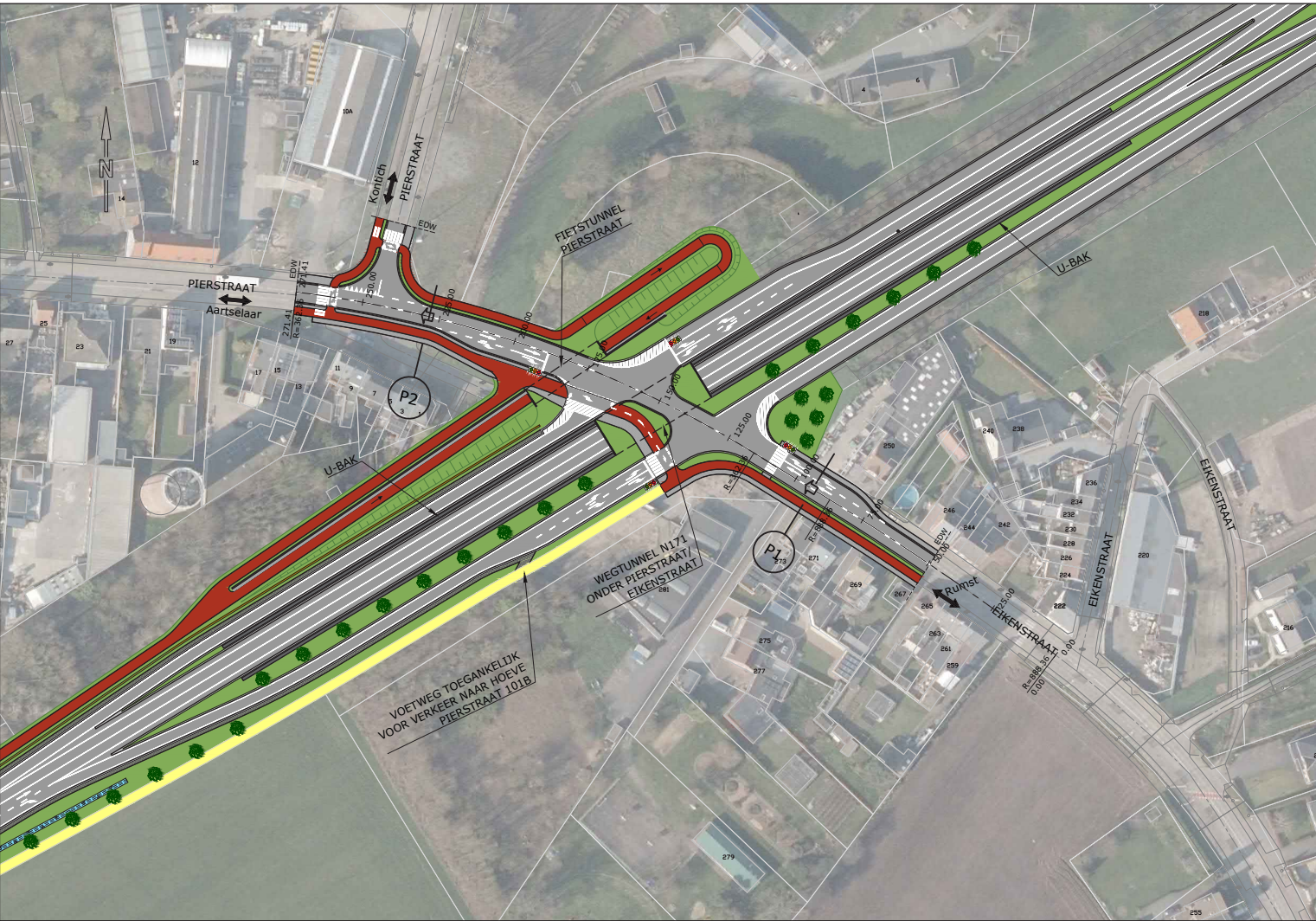


Profielnummer
Samengestelde afstand
Best. hoogten as-weg
Ontworpen weghoogten
Hoogteverschil
Booggegevens
Hellingen

L=192.28m R=30957.01m		L=154.20m R=12683.49m		L=102.08m R=6379.75m	
0.03	14.78	14.76	0.00	0.03	14.78
0.67	14.86	14.19	25.00	0.67	14.86
0.57	14.94	14.37	50.00	0.57	14.94
0.37	15.05	14.68	75.00	0.37	15.05
0.34	15.17	14.83	100.00	0.34	15.17
-0.22	15.31	15.54	125.00	-0.22	15.31
-0.10	15.48	15.58	150.00	-0.10	15.48
-0.27	15.66	15.94	175.00	-0.27	15.66
-0.52	15.87	16.39	200.00	-0.52	15.87
-0.36	16.09	16.46	225.00	-0.36	16.09
-0.16	16.32	16.48	250.00	-0.16	16.32
-0.46	16.55	17.01	275.00	-0.46	16.55
-0.55	16.78	17.33	300.00	-0.55	16.78
-0.27	17.01	17.28	325.00	-0.27	17.01
0.03	17.24	17.21	350.00	0.03	17.24
0.24	17.47	17.22	375.00	0.24	17.47
0.52	17.70	17.16	400.00	0.52	17.70
0.51	17.93	17.42	425.00	0.51	17.93
0.49	18.15	17.67	450.00	0.49	18.15
0.62	18.38	17.71	475.00	0.62	18.38
0.27	18.60	18.33	500.00	0.27	18.60
0.22	18.77	18.55	525.00	0.22	18.77
0.10	18.89	18.78	550.00	0.10	18.89
0.12	18.96	18.84	575.00	0.12	18.96
-0.13	18.98	19.11	600.00	-0.13	18.98
-0.21	18.95	19.16	625.00	-0.21	18.95
-0.23	18.88	19.11	650.00	-0.23	18.88
-0.31	18.81	19.11	675.00	-0.31	18.81
-0.34	18.73	19.08	700.00	-0.34	18.73
-0.43	18.66	19.09	725.00	-0.43	18.66
-0.71	18.58	19.28	750.00	-0.71	18.58
-1.12	18.51	19.63	775.00	-1.12	18.51
-1.45	18.43	19.88	800.00	-1.45	18.43
-1.71	18.36	20.07	825.00	-1.71	18.36
-1.84	18.28	20.13	850.00	-1.84	18.28
-2.08	18.21	20.29	875.00	-2.08	18.21
-2.51	18.13	20.64	900.00	-2.51	18.13
-2.77	18.06	20.87	925.00	-2.77	18.06
-2.75	18.01	20.76	950.00	-2.75	18.01
-3.15	18.06	21.21	975.00	-3.15	18.06
-3.38	18.21	21.58	1000.00	-3.38	18.21
-3.16	18.46	21.62	1025.00	-3.16	18.46
-2.82	18.78	21.60	1050.00	-2.82	18.78
-2.49	19.10	21.59	1075.00	-2.49	19.10
-2.01	19.43	21.43	1100.00	-2.01	19.43
-1.91	19.75	21.66	1125.00	-1.91	19.75
-1.76	20.08	21.84	1150.00	-1.76	20.08
-1.46	20.40	21.86	1175.00	-1.46	20.40
-1.09	20.73	21.81	1200.00	-1.09	20.73
-1.68	21.05	22.74	1225.00	-1.68	21.05
-1.39	21.38	22.77	1250.00	-1.39	21.38

Horizontale Geometrie

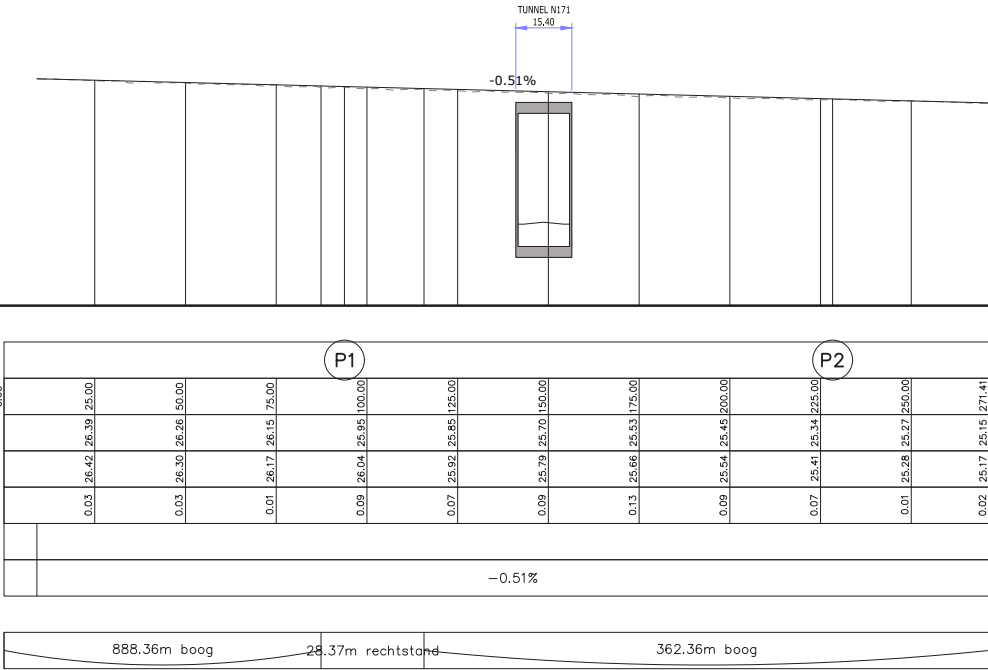




PV - PA-MR-PIE-01
H: 1/1000
V: 1/200
Vergelijkingsvlak
14.00m T.A.W.

Profielnummer
Samengestelde afstand
Best. hoogten as-weg
Ontworpen weghoogten
Hoogteverschil
Booggegevens
Hellingen

Horizontale Geometrie



VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Antwerpen
VAC Anna Bijns
Lange Kievitstraat 111-113 bus 41, 2018 Antwerpen
Tel. 03 224 68 11 - Fax. 03 224 68 99
e-mail: wegen.antwerpen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau:
TRACTEBEL
te Antwerpen,
Ewald Wauters - Senior Project Manager

2018 Antwerpen
Van Immerseelstraat 66
T +32 3 276 92 92
engineering.be@tractebel.engie.com

Projectnummer
X10/N171/11

Dossiernummer
1M3D8E/17/78

Besteknummer

plotbestand IN50202
Cad-bestand IN50202

Dossiergegevens
extern: P.013444
PINr TE: IN50202

Nagezien door de leidend ambtenaar,
Antwerpen,

ir. Nele Vanmarcke

Gezien en goedgekeurd door het afdelingshoofd,
Antwerpen,

ir. Eva Van den Bossche

Nummer van het plan

1M3D8G 0 0 00
entiteitscode prefix volgnummer fase index

Datum opmaak: 01/02/2024

Aangebrachte wijzigingen

Ind.	Aard	Datum
0	EERSTE UITGAVE	05/04/22
1	UPDATE PLAN	01/02/24

N171
RUMST

DOORTREKKEN N171 FASE 3

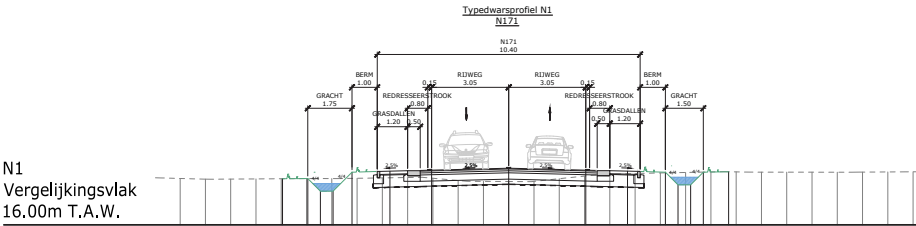
LENGTEPROFIEL
PREDIKHERENHOEVESTRAAT EN PIERSTRAAT

Afmetingen plan
1.26 x 0.59 =0.74m²

Schaal
1/1000

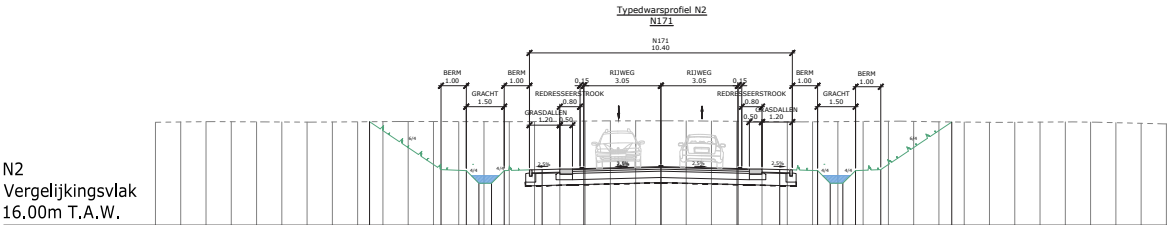
Kilometerpunten
van tot

01/02/24



N1
Vergelijkingsvlak
16.00m T.A.W.

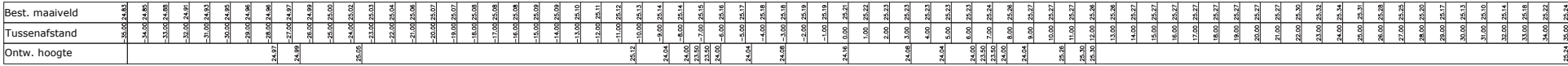
Best. maaiveld	-13.00 17.84
Tussenafstand	-25.00 17.81
Ontw. hoogte	-11.00 17.81
	-15.00 17.82
	-17.81 -18.00 17.83
	-17.81 -18.00 17.83
	-17.81 -18.00 17.83
	-18.00 17.84
	-18.00 17.86
	-18.00 17.87
	-18.00 17.88
	-18.00 17.89
	-18.00 17.90
	-18.00 17.91
	-18.00 17.92
	-18.00 17.93
	-18.00 17.94
	-18.00 17.95
	-18.00 17.96
	-18.00 17.97
	-18.00 17.98
	-18.00 17.99
	-18.00 18.00
	-18.00 18.01
	-18.00 18.02
	-18.00 18.03
	-18.00 18.04
	-18.00 18.05
	-18.00 18.06
	-18.00 18.07
	-18.00 18.08
	-18.00 18.09
	-18.00 18.10



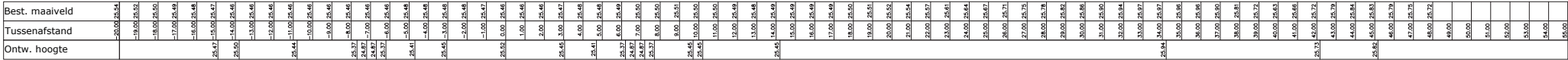
N2
Vergelijkingsvlak
16.00m T.A.W.

Best. maaiveld	-20.00 20.00
Tussenafstand	-18.00 20.10
Ontw. hoogte	-16.00 20.11
	-14.00 20.12
	-12.00 20.13
	-10.00 20.14
	-8.00 20.15
	-6.00 20.16
	-4.00 20.17
	-2.00 20.18
	-1.00 20.19
	-0.50 20.20
	-0.25 20.21
	-0.12 20.22
	-0.06 20.23
	-0.03 20.24
	-0.01 20.25
	0.00 20.26
	0.01 20.27
	0.02 20.28
	0.03 20.29
	0.04 20.30
	0.05 20.31
	0.06 20.32
	0.07 20.33
	0.08 20.34
	0.09 20.35
	0.10 20.36
	0.11 20.37
	0.12 20.38
	0.13 20.39
	0.14 20.40
	0.15 20.41
	0.16 20.42
	0.17 20.43
	0.18 20.44
	0.19 20.45
	0.20 20.46
	0.21 20.47
	0.22 20.48
	0.23 20.49
	0.24 20.50
	0.25 20.51
	0.26 20.52
	0.27 20.53
	0.28 20.54
	0.29 20.55
	0.30 20.56
	0.31 20.57
	0.32 20.58
	0.33 20.59
	0.34 20.60
	0.35 20.61
	0.36 20.62
	0.37 20.63
	0.38 20.64
	0.39 20.65
	0.40 20.66
	0.41 20.67
	0.42 20.68
	0.43 20.69
	0.44 20.70
	0.45 20.71
	0.46 20.72
	0.47 20.73
	0.48 20.74
	0.49 20.75
	0.50 20.76
	0.51 20.77
	0.52 20.78
	0.53 20.79
	0.54 20.80
	0.55 20.81
	0.56 20.82
	0.57 20.83
	0.58 20.84
	0.59 20.85
	0.60 20.86
	0.61 20.87
	0.62 20.88
	0.63 20.89
	0.64 20.90
	0.65 20.91
	0.66 20.92
	0.67 20.93
	0.68 20.94
	0.69 20.95
	0.70 20.96
	0.71 20.97
	0.72 20.98
	0.73 20.99
	0.74 21.00
	0.75 21.01
	0.76 21.02
	0.77 21.03
	0.78 21.04
	0.79 21.05
	0.80 21.06
	0.81 21.07
	0.82 21.08
	0.83 21.09
	0.84 21.10
	0.85 21.11
	0.86 21.12
	0.87 21.13
	0.88 21.14
	0.89 21.15
	0.90 21.16
	0.91 21.17
	0.92 21.18
	0.93 21.19
	0.94 21.20
	0.95 21.21
	0.96 21.22
	0.97 21.23
	0.98 21.24
	0.99 21.25
	1.00 21.26
	1.01 21.27
	1.02 21.28
	1.03 21.29
	1.04 21.30
	1.05 21.31
	1.06 21.32
	1.07 21.33
	1.08 21.34
	1.09 21.35
	1.10 21.36
	1.11 21.37
	1.12 21.38
	1.13 21.39
	1.14 21.40
	1.15 21.41
	1.16 21.42
	1.17 21.43
	1.18 21.44
	1.19 21.45
	1.20 21.46
	1.21 21.47
	1.22 21.48
	1.23 21.49
	1.24 21.50
	1.25 21.51
	1.26 21.52
	1.27 21.53
	1.28 21.54
	1.29 21.55
	1.30 21.56
	1.31 21.57
	1.32 21.58
	1.33 21.59
	1.34 21.60
	1.35 21.61
	1.36 21.62
	1.37 21.63
	1.38 21.64
	1.39 21.65
	1.40 21.66
	1.41 21.67
	1.42 21.68
	1.43 21.69
	1.44 21.70
	1.45 21.71
	1.46 21.72
	1.47 21.73
	1.48 21.74
	1.49 21.75
	1.50 21.76
	1.51 21.77
	1.52 21.78
	1.53 21.79
	1.54 21.80
	1.55 21.81
	1.56 21.82
	1.57 21.83
	1.58 21.84
	1.59 21.85
	1.60 21.86
	1.61 21.87
	1.62 21.88
	1.63 21.89
	1.64 21.90
	1.65 21.91
	1.66 21.92
	1.67 21.93
	1.68 21.94
	1.69 21.95
	1.70 21.96
	1.71 21.97
	1.72 21.98
	1.73 21.99
	1.74 22.00
	1.75 22.01
	1.76 22.02
	1.77 22.03
	1.78 22.04
	1.79 22.05
	1.80 22.06
	1.81 22.07
	1.82 22.08
	1.83 22.09
	1.84 22.10
	1.85 22.11
	1.86 22.12
	1.87 22.13
	1.88 22.14
	1.89 22.15
	1.90 22.16
	1.91 22.17
	1.92 22.18
	1.93 22.19
	1.94 22.20
	1.95 22.21
	1.96 22.22
	1.97 22.23
	1.98 22.24
	1.99 22.25
	2.00 22.26
	2.01 22.27
	2.02 22.28
	2.03 22.29
	2.04 22.30
	2.05 22.31
	2.06 22.32
	2.07 22.33
	2.08 22.34
	2.09 22.35
	2.10 22.36
	2.11 22.37
	2.12 22.38
	2.13 22.39
	2.14 22.40
	2.15 22.41
	2.16 22.42
	2.17 22.43
	2.18 22.44
	2.19 22.45
	2.20 22.46
	2.21 22.47
	2.22 22.48
	2.23 22.49
	2.24 22.50
	2.25 22.51
	2.26 22.52
	2.27 22.53
	2.28 22.54
	2.29 22.55
	2.30 22.56
	2.31 22.57
	2.32 22.58
	2.33 22.59
	2.34 22.60
	2.35 22.61
	2.36 22.62
	2.37 22.63
	2.38 22.64
	2.39 22.65
	2.40 22.66
	2.41 22.67
	2.42 22.68
	2.43 22.69
	2.44 22.70
	2.45 22.71
	2.46 22.72
	2.47 22.73
	2.48 22.74
	2.49 22.75
	2.50 22.76
	2.51 22.77
	2.52 22.78
	2.53 22.79
	2.54 22.80
	2.55 22.81
	2.56 22.82
	2.57 22.83
	2.58 22.84
	2.59 22.85
	2.60 22.86
	2.61 22.87
	2.62 22.88
	2.63 22.89
	2.64 22.90
	2.65 22.91
	2.66 22.92
	2.67 22.93
	2.68 22.94
	2.69 22.95
	2.70 22.96
	2.71 22.97
	2.72 22.98
	2.73 22.99
	2.74 23.00
	2.75 23.01
	2.76 23.02
	2.77 23.03
	2.78 23.04
	2.79 23.05
	2.80 23.06
	2.81 23.07
	2.82 23.08
	2.83 23.09
	2.84 23.10
	2.85 23.11
	2.86 23.12
	2.87 23.13
	2.88 23.14
	2.89 23.15
	2.90 23.16
	2.91 23.17
	2.92 23.18
	2.93 23.19
	2.94 23.20
	2.95 23.21
	2.96 23.22
	2.97 23.23
	2.98 23.24
	2.99 23.25
	3.00 23.26
	3.01 23.27
	3.02 23.28
	3.03 23.29
	3.04 23.30
	3.05 23.31
	3.06 23.32
	3.07 23.33
	3.08 23.34
	3.09 23.35
	3.10 23.36
	3.11 23.37
	3.12 23.38
	3.13 23.39
	3.14 23.40
	3.15 23.41
	3.16 23.42
	3.17 23.43
	3.18 23.44
	3.19 23.45
	3.20 23.46
	3.21 23.47
	3.22 23.48
	3.23 23.49
	3.24 23.50
	3.25 23.51
	3.26 23.52
	3.27 23.53
	3.28 23.54
	3.29 23.55
	3.30 23.56
	3.31 23.57
	3.32 23.58
	3.33 23.59
	3.34 23.60
	3.35 23.61
	3.36 23.62
	3.37 23.63
	3.38 23.64
	3.39 23.65
	3.40 23.66
	3.41 23.67
	3.42 23.68
	3.43 23.69
	3.44 23.70
	3.45 23.71
	3.46 23.72
	3.47 23.73
	3.48 23.74
	3.49 23.75
	3.50 23.76
	3.51 23.77
	3.52 23.78
	3.53 23.79
	3.54 23.80
	3.55 23.81
	3.56 23.82
	3.57 23.83
	3.58 23.84
	3.59 23.85
	3.60 23.86
	3.61 23.87
	3.62 23.88
	3.63 23.89
	3.64 23.90
	3.65 23.91
	3.66 23.92
	3.67 23.93
	3.68 23.94
	3.69 23.95
	3.70 23.96
	3.71 23.97
	3.72 23.98
	3.73 23.99
	3.74 24.00
	3.75 24.01
	3.76 24.02
	3.77 24.03
	3.78 24.04
	3.79 24.05
	3.80 24.06
	3.81 24.07
	3.82 24.08
	3.83 24.09
	3.84 24.10
	3.85 24.11
	3.86 24.12
	3.87 24.13
	3.88 24.14
	3.89 24.15
	3.90 24.16
	3.91 24.17
	3.92 24.18
	3.93 24.19
	3.94 24.20
	3.95 24.21
	3.96 24.22
	3.97 24.23
	3.98 24.24
	3.99 24.25
	4.00 24.26
	4.01 24.27
	4.02 24.28
	4.03 24.29
	4.04 24.30
	4.05 24.31
	4.06 24.32
	4.07 24.33
	4.08 24.34
	4.09 24.35
	4.10 24.36
	4.11 24.37
	4.12 24.38
	4.13 24.39
	4.14 24.40
	4.15 24.41
	4.16 24.42
	4.17 24.43
	4.18 24.44
	4.19 24.45
	4.20 24.46
	4.21 24.47
	4.22 24.48
	4.23 24.49
	4.24 24.50
	4.25 24.51
	4.26 24.52
	4.27 24.53
	4.28 24.54
	4.29 24.55
	4.30 24.56
	4.31 24.57
	4.32 24.58
	4.33 24.59
	4.34 24.60
	4.35 24.61
	4.36 24.62
	4.37 24.63
	4.38 24.64
	4.39 24.65
	4.40 24.66
	4.41 24.67
	4.42 24.68
	4.43 24.69
	4.44 24.70
	4.45 24.71
	4.46 24.72
	4.47 24.73
	4.48 24.74
	4.49 24.75
	4.50 24.76
	4.51 24.77
	4.52 24.78
	4.53 24.79
	4.54 24.80
	4.55 24.81
	4.56 24.82
	4.57 24.83
	4.58 24.84
	4.59 24.85
	4.60 24.86
	4.61 24.87
	4.62 24.

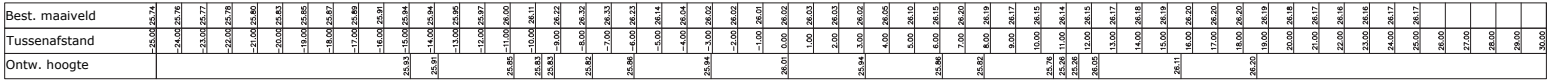
N5
Vergelijkingsvlak
22.00m T.A.W.



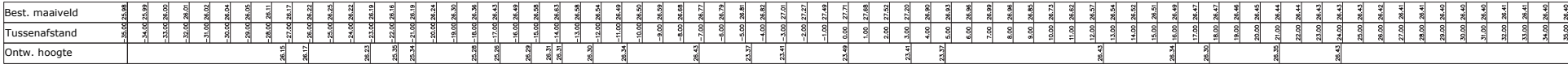
N6
Vergelijkingsvlak
23.00m T.A.W.



N7
Vergelijkingsvlak
24.00m T.A.W.



N8
Vergelijkingsvlak
21.00m T.A.W.





Vlaamse Overheid
Agentschap Wegen en Verkeer
Wegen en Verkeer Antwerpen

Studiebureau:
TRACTEBEL

2208, Antwerpen
0671 50000000000000000000
1 100 1 200 10 00
engineering-@tractebel-engine.com

Deel: Vlaanderen - Sector: Project Manager

Projectnummer
X10/N171/11

Dossiernummer
1M308E/17/78

Besteknummer
IN70001

plotbestand
IN70001

Cad-bestand
IN70001

Dossiergegevens
extern: 1031444
PINR: IN70001

Nagaan door de leidend ambtenaar,
Antwerpen,

Ir. Nele Vanmarcke

Geficiënt en goedgekeurd door het afdelingshoofd,
Antwerpen,

Ir. Eva Van den Bossche

Nummer van het plan
1M308E 0 0 01
entiteitscode prefix volgnummer fase index

Datum opmaak: 01/02/24

Aangebrachte wijzigingen

Ind.	Aard	Datum
0	EERSTE UITGAVE	05/04/22
1	OPMERKINGEN AWM	26/09/22
2	UPDATE PLAN	01/02/24

N171
RUMST

DOORTREKKEN N171 FASE 3

TYPEDWARSPROFIELEN
DEEL 1

Afmetingen plan
1.89 x 0.89 ≈ 1.68m²

Schaal
1/100

Kilometerpunten
van tot

N1
Vergelijkingsvlak
16.00m T.A.W.

Best. maaiveld	-13.00 17.24
Tussenafstand	-13.00 17.24
Ontw. hoogte	17.83 -9.00 17.83

N2
Vergelijkingsvlak
16.00m T.A.W.

Best. maaiveld	-20.00 20.00
Tussenafstand	-20.00 20.00
Ontw. hoogte	20.00

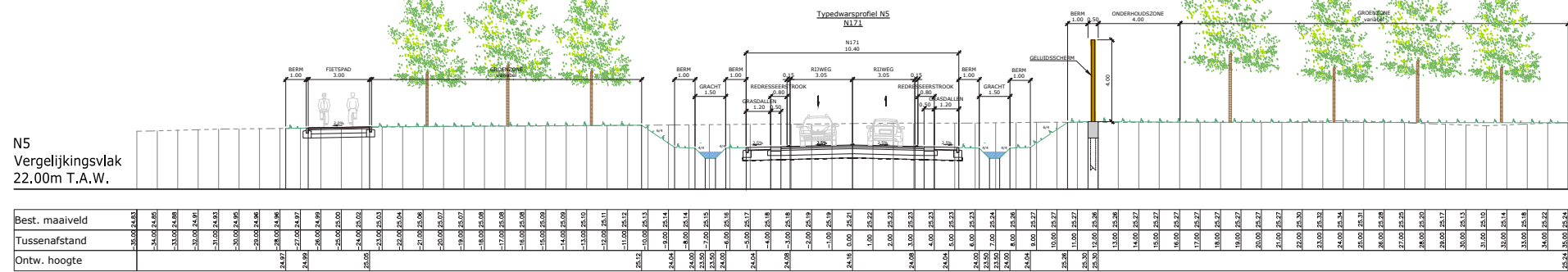
N3
Vergelijkingsvlak
16.00m T.A.W.

Best. maaiveld	-24.40 28.60
Tussenafstand	-24.40 28.60
Ontw. hoogte	24.40 28.60

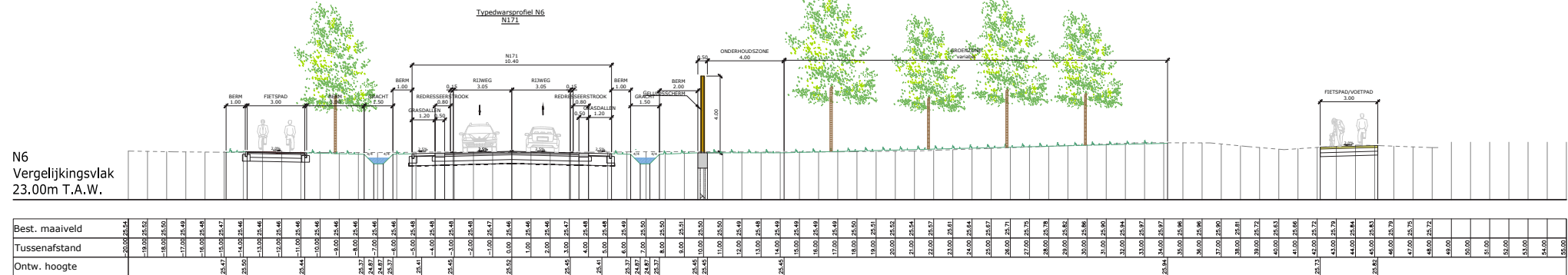
N4
Vergelijkingsvlak
20.00m T.A.W.

Best. maaiveld	-26.00 24.41
Tussenafstand	-26.00 24.41
Ontw. hoogte	26.00 24.41

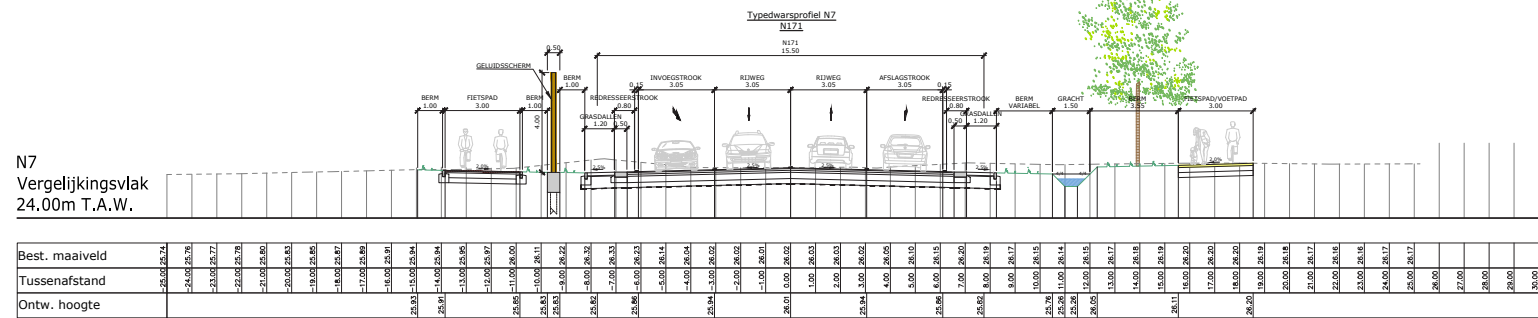
N5
Vergelijkingsvlak
22.00m T.A.W.



N6
Vergelijkingsvlak
23.00m T.A.W.



N7
Vergelijkingsvlak
24.00m T.A.W.



N8
Vergelijkingsvlak
21.00m T.A.W.

