

Reet, 25 februari 2020

Aan: Agentschap Wegen en Verkeer

Vanwege : vzw LSA Schoner Leven Reet en Actiegroep Fase3

Betreft : Project-MER 'Doortrekking N171 Fase 3'
Aanmelding inclusief verzoek scopingadvies
Inspraakperiode 03/02/2020-03,03,2020

Geachte Team MER,

In bijlage bezorgen wij u een bijkomend ALTERNATIEF te onderzoeken in het Project-MER 'Doortrekking N171 Fase 3' (zie hoofdstuk 8 'Alternatieven' van de scopingnota)

Dit alternatief : N171 – Mens_Natuur_Mobiliteit_nulvariant is een gezamenlijk initiatief van de vzw LSA Schoner Leven en de Actiegroep Fase3

Vriendelijke groeten,

Namens vzw LSA Schoner Leven Reet , Actiegroep Fase3 en in persoonlijke naam :

Leo Buelens	Hortensialaan 11 Reet
Maurits De Weerd	Krokuslaan 24 Reet
Leo Van Looy	Hortensialaan 17 Reet
Roger Nicolay	Leliënlaan 8 Reet
Leo Mampaey	Predikherenhoevestraat 75 Reet
Ben Ansloos	Predikherenhoevestraat 86 Reet
Geert De Greef	Pierstraat 211 Reet
Eric Struyf	Clemenshoek 43 Reet
Stefaan Swyngedauw	Tulpenlaan 16 Reet
Luc Franquet	Leliënlaan 10 Reet
Eric Minne	Irislaan 10 Reet
Steven Van Dingenen	Leliënlaan 3 Reet

Advies

Arch. Bart Van den Bossche

Te onderzoeken bijkomende variant :

N171 – Mens_Natuur_Mobiliteit_nulvariant

Centraal bij dit alternatief staan mens, natuur en mobiliteit. Het brengt een structurele aanpak voor de gekende mobiliteitsproblemen, brengt fietsinfrastructuur, redt meer dan 4ha natuur en weiland en vrijwaart de levenskwaliteit van vele omwonenden. Deze nulvariant betekent dus niet dat er maar beperpte aanpassingen nodig zullen zijn.

Hieronder volgt een voorstel met aandacht voor Mens, Natuur en Mobiliteit.

Te onderzoeken in dit MER-Project

Een alternatief (nulvariant) waarbij de hieronder vermelde items als een geheel te realiseren zijn :

- 1. Structurele aanpak van de A12 en de N177**
- 2. Te onderzoeken alternatief: Directe ontsluiting via de A12 en N177**
- 3. Pierstraat, Eikenstraat en Langlaarsteenweg optimaliseren naar leefbaarheid en veiligheid**
- 4. Te onderzoeken alternatief: Fietsroute (In kader van modal shift)**

1. Structurele aanpak van de A12 en de N177

uit scopingnota :

“De A12 bestaat momenteel uit verschillende delen met een uiteenlopend karakter. Een deel van de A12 (voorbij Londerzeel tot de R0) is ingericht als een snelweg. Tussen Londerzeel en Boom zijn er lichtengeregelde kruispunten. Ter hoogte van Boom is de snelweg ingesleufd en ten noorden van Boom zijn er lichtengeregelde kruispunten.”

Uit scopingnota :

“Binnen het projectgebied komen op de A12 as een groot aantal zwarte punten voor:

- Antwerpsestraat, Boomsesteenweg, N177 Antwerpen - Breendonk (Puurs), Pierstraat*
- A12 Richting Antwerpen, A12 Richting Brussel, Bist, Boomsesteenweg, Langlaarsteenweg*
- A12 Richting Antwerpen, A12 Richting Brussel, Antwerpsesteenweg, Boomsesteenweg, Guido Gezellestraat, Helststraat*
- A12 Richting Antwerpen, A12 Richting Brussel, Antwerpsesteenweg, Boomsesteenweg, Cleydaellaan, Kontichsesteenweg, N177 Antwerpen - Breendonk (Puurs)*
- Antwerpsesteenweg, Oudestraat*
- A12 Richting Bergen Op Zoom (NL), A12 Richting Brussel, Atomiumlaan, Boomsesteenweg*
- Boomsesteenweg, Geleegweg, Oudebaan*
- Daarnaast wordt ook het einde van de N171 als zwart punt aangeduid*
- Drabstraat, N171 Edegem (N1) - Krekelenberg (Niel), Pierstraat”*

Deze zwarte punten hebben een zware impact op de mobiliteit in dit gebied.

Eveneens kan je uit voorliggende scopingnota afleiden dat een structurele aanpak van de A12 noodzakelijk is :

- om een vlotte verkeersdoorstroming op A12 te krijgen.
- om het doorgaand verkeer (A12) van het plaatselijk verkeer (N177) te scheiden.
- om de omgeving van de A12/N177 verkeersveilig en leefbaar te maken (zie ook publicatie in GvA 24/2 van prof. Coppens en Prof. Vanoutrive en van de burgemeesters van de Rupelgemeenten en Aartselaar)
- om een directe ontsluiting van de industrieterreinen langs de A12 en de Rupelgemeenten mogelijk te maken.

Te onderzoeken in dit MER-project

Deze aanpak van zwarte punten is van hoger belang dan het doortrekken van de N171. Een prioritaire aanpak van A12/N177 is een volwaardig alternatief voor het doortrekken van de N171.

“uit interview met Jef Schoenmaekers AWV – 2° Expresdag 15/01/2020 ”

‘Rupelstreek beter ontsluiten naar A12 en industrie betere verbinding geven met A12’

Een uitspraak die volgens ons volledig aansluit bij dit voorstel en bij de huidige plannen tot optimaliseren van de A12.

uit Scopingnota :

Masterplan 2020: ‘Fase 3 geeft betere ontsluiting van de Rupelstreek naar de A12’.

Te onderzoeken in dit MER-project:

Hoe kan Fase 3 de toegang van de Rupelstreek tot de A12 verbeteren?

2. Te onderzoeken alternatief: Directe ontsluiting via de A12 en N177

Wij stellen voor de omliggende woonkernen, de Rupelstreekgemeenten, de gemeenten Aartselaar, de industrieterreinen Krekelenberg I en II en de Industrieterreinen langsheen de A12, onmiddellijk via de N177/A12 te ontsluiten.

Deze variant sluit aan bij de besluiten die door de Rupelgemeenten samen met de gemeente Aartselaar in het Mobiliteitsplan 2020 werden vastgelegd namelijk :

- de directe ontsluiting van de Rupelgemeenten via de N177/A12
- de ontsluiting van het industrieterrein Kekelenberg via de A12

uit scopingsnota :

“De N171 mag de functie van de primaire wegen niet overnemen”

Als het verkeer (vrachtverkeer en bovenlokaal verkeer) rechtstreeks (of via de N177) op de A12 wordt gebracht dan zorg je voor een snelle ontsluiting. De A12, de N16 (zuidelijke richting) de R11 (noordelijke richting) kunnen dan ook hun verbindingsfunctie A12/E19 waarmaken.

Uit scopingnota :

“De N171 is een secundaire weg type I: de weg heeft een verbindende functie op provinciaal niveau, maar behoort niet tot de primaire ladderstructuur, met andere woorden, De N171 mag de functie van primaire wegen niet overnemen (N16 en R11- wegvak tussen A12 en 19). Dit betekent dat het meer voor de hand moet liggen om vanuit het westen van Brussel via de A12, de N16 en de E19 naar het (zuid)oosten van Antwerpen te rijden dan via de N171. ”

Deze variant komt ook tegemoet aan wat in de scopingsnota te lezen is.

Bovendien zorgt deze variant dat het bovenlokaal verkeer en (international) vrachtverkeer, zo snel mogelijk op het wegennet van een hoger niveau gebracht wordt.

Te onderzoeken in MER-project

1. De besluiten die door de Rupelgemeenten samen met de gemeente Aartselaar in het Mobiliteitsplan 2020 werden vastgelegd namelijk :

- de directe ontsluiting van de Rupelgemeenten via de N177/A12
- de ontsluiting van het industrieterrein Krekelenberg via de A12

2. De impact van deze directe ontsluiting op het verkeer in de omliggende dorpskernen

3. Pierstraat, Eikenstraat en Langlaarsteenweg optimaliseren naar leefbaarheid en veiligheid

Sturende maatregelen:

- Max 30 km/h voor vrachtwagens
- Tijdens piekuren (begin en einde schooluren) geen doorgang voor vrachtwagens. Enkel plaatselijk verkeer laden/lossen. (Overwegen deze beperking permanent toe te passen)
- Verbod tot inhalen.
- Verkeerslichten (kruispunt Pierstraat/eikenstraat) terug in dienst nemen. Dit creëert een buffering van de verkeersstroom in aangrenzende straten waardoor verkeer gemakkelijker kan invoegen en bewoners gemakkelijker van hun oprit geraken.
- Intelligente sturing van deze verkeerslichten (o.a. in functie van aantal wagens in de wachtrij)
- Downgraden bestaand deel N171 tussen E19 en Eikenstraat van 2X2 naar 2X1 rijstrook.
- Doorgedreven controle en toezicht op respecteren verkeersregels.

Constructieve maatregelen

- Betonplaten vervangen door asfalt op trilling absorberende ondergrond
- Aanpassen kruispunt Pierstraat/Eikenstraat
 - Uitbreiden voorsorteerstrook voor afslagen Pierstraat naar Eikenstraat
 - Aanleggen voorsorteerstrook voor afslagen Eikenstraat naar Pierstraat
 - Fietspad verplaatsen achter garage en oversteek Pierstraat met afzonderlijke lichten. (gesynkroniseerd met verkeerslichten kruispunt)

Beperken verkeersdruk op de N171 –(huidige Pierstraat):

- Optimalisatie A12 (zie ook item 1)
- Rechtstreeks aansluiten van het industrieterrein Krekelenberg op de A12 (zie item 2)
- Realisatie van optimale verbinding A12/N177 – E19 op geschikte plaats (bv Metropoolweg)

Beperken autogebruik in de regio

- Verbeteren fietspaden.
- Verbeteren veiligheid fietsers. (met o.a. ‘wachtplatform’ aan drukke oversteekplaatsen en met verlichting.)
- Vervolledigen fietsostrade Kontich-Reet-Boom-Niel-Schelle (zie item 4)
- De modal shift realiseren – door aanmoediging van het fietsgebruik.

Te onderzoeken in MER-project

De optimalisatie van de Pierstraat, Eikenstraat en Langlaarsteenweg om de verkeerssituatie en de leefbaarheid voor de bewoners daar drastisch te verbeteren.

De hierboven geformuleerde maatregelen maken voor ons deel uit van dit onderzoek

4. Ons alternatief = een Fietsroute die kadert in de modal shift

Te onderzoeken in MER project

De aanleg van een hieronder beschreven fietsroute op het tracé gereserveerd voor het doortrekken van de N171.

De voorgestelde hoofdroute moet enerzijds korte verplaatsingen in de buurt mogelijk maken en daarbij zo goed mogelijk de omliggende wijken ontsluiten voor fietsverkeer. Anderzijds kan dit een belangrijke verbinding worden op grotere afstanden.

Of deze route opgenomen moet worden in het fietssnelwegnet dat door de provincie aangelegd en beheerd wordt, laten we hier open. Het is wel zo dat de vereisten voor zo'n fietssnelweg zo goed mogelijk worden toegepast. Het pad wordt aangelegd in rode asfalt. Het wordt minstens 4m00 breed om verkeer in beide richtingen toe te laten waarbij zowel rustige fietsers als speed pedelecs voldoende plaats krijgen. Voetgangers krijgen een apart pad, naastliggend of parallel lopend. Het fietspad wordt verlicht. Waar het fietspad drukke wegen kruist worden fietsbruggen gebouwd. (Fietstunnels worden niet weerhouden omdat die een onveiligheidsgevoel opwekken, dikwijls vuil aantrekken en omdat de hoge waterstand in deze regio wateroverlast garandeert.)

Op grote schaal moet deze fietsroute een verbinding zijn tussen Boom en Kontich. Aan de kant van Boom moet ze aansluiten op de F13 fietssnelweg richting Niel. Samen met de F13 moet ze beter aansluiten op de andere fietssnelwegen ten zuiden van Boom: F17, F18, F23 en F28. In de zone voor het doortrekken van de N171 wordt ongeveer de oude spoorwegbedding gevolgd. Vanaf de Eikenstraat kan het fietspad naast de Expressweg aangelegd worden om uiteindelijk in Kontich aan te sluiten op de fietspaden van de Prins Boudewijnlaan.



Boom

Het fietspad op de Antwerpsestraat moet verbreed worden zodat een goede verbinding met centrum Boom ontstaat. Een goed afgescheiden dubbel-richting fietspad van 4m00 breed moet lopen van het kruispunt Frans

De Schutterlaan-Antwerpsestraat tot aan het kruispunt met de Spoorweglaan. De oversteek naar de F13 aan de andere kant van de A12 is redelijk. Die kan bij een hertekening van de A12 nog verbeterd worden.

Dan volgt de nieuwe fietsroute de Spoorweglaan. In het eerste deel zal een deel van de straat omgevormd worden tot fietspad. Aan de overkant kan de zone voor de garages terug openbare weg worden om kruisend autoverkeer mogelijk te maken. Het volgende deel ligt naast de Basisschool De Reuzenboom. Daar is de Spoorweglaan onderbroken en loopt enkel een voetpad en het nieuwe fietspad. Vanaf de kerk tot aan de 's



renbaan ligt er nu een parkeerzone aan de kant van het park. Die zone is heel plaats-verkwistend aangelegd. Daarom stellen we voor de huidige parkeerplaatsen min of meer te behouden maar ze te laten aansluiten op de rijbaan van Spoorweglaan en Acacialeaan. De geringe drukte op die straten laat dat zeker toe. Naast de parkeerstrook kan dan eerst een voetpad liggen zodat je vanuit de auto aan een oversteekplaats komt naar de wijk of naar het park. Een nieuwe groenstrook kan dat voetpad afscheiden van het nieuwe doorgaande fietspad. Van de huidige toegang tot de parkeerplaatsen kan dan zelfs nog een stuk groen aan het park toegevoegd worden.

De oversteek van de 's Herenbaan kan best gecombineerd worden met de oversteek naar het voetbalstadion. Een lichtengeregelde oversteek is hier op zijn plaats. De fietsroute kan hier aansluiten op het fietspad van de 's Herenbaan.

Rumst

Van aan de 's Herenbaan loopt nu een pad naast de oude spoorweg. Dat pad moet verbreed worden tot 4m00 en ernaast voorzien worden van een voetpad. Het fietspad wordt dan verder doorgetrokken tot aan de Predikherenhoevestraat. Daar sluit het aan op het fietspad van die straat. Dat fietspad van de Predikherenhoevestraat moet geasfalteerd en verbreed worden tot een volwaardig dubbel-richting fietspad. Om de Predikherenhoevestraat te kruisen wordt een fietsbrug voorzien die aan de andere zijde een bocht maakt waar het fietspad in het weidelandschap uitkomt. Het bestaande pad tussen de bomen is te smal. Er zouden te veel bomen moet sneuvelen om dat tracé te gebruiken. Verder loopt het tracé net ten zuiden van de oude spoorbedding zodat het bestaande voetpad kan behouden blijven. Ter hoogte van het voetbalveld kan het aansluiten op de weg van de Rozenlaan naar de Sint Jozefstraat.

Aan de Eikenstraat sluit het nieuwe pad aan op het fietspad van de Eikenstraat. Er wordt hier ook een fietsbrug voorzien om veilig over de Eikenstraat te geraken.



Kontich

Vanaf de Eikenstraat kan de N171-Expressweg gevolgd worden. Als de rijrichting naar de Eikenstraat gereduceerd wordt tot één rijstrook dan is hier plaats genoeg voor een fietspad en een afscheiding van de rijbaan. De Pierstraat richting Kontich heeft een fietspad maar dat is niet zo geweldig en te smal voor veel fietsverkeer. En er is te weinig plaats om daar veel aan te veranderen. Bovendien heb je hier veel conflicten met straten en uitritten. Een brug over de Keizershoek en een aansluiting ernaast brengen het pad tot aan de E19. Een brug over de af- en oprit rit leiden dan naar een onderdoorgang onder de E19. Die onderdoorgang kan nog licht verhoogd tussen de kolommen en de brugpijler komen. Aan Sint Rita kan het fietspad dan aansluiten op het bestaande pad naast de N171. Dat moet ook opgewaardeerd worden. Uiteindelijk sluit het thv de Groeningenlei aan op de fietspaden van de Prins Boudewijnlaan.



Modal shift

Deze fietsroute moet meer mensen op de fiets krijgen in een regio die erg op de auto is gericht en waar door de verspreide bebouwing openbaar vervoer zijn beperkingen heeft. Langsheen de route liggen verschillende scholen: Basisschool De Reuzenboom in Boom, SBSO Groenlaar in Rumst en Sint Rita in Kontich. De route verbindt deze scholen met verschillende woonkernen.

Voor de nul-variant is het belangrijk dat deze fietsroute wordt gerealiseerd. Een flink deel van het verkeer in deze buurt is plaatselijk verkeer vanuit autogerichte bewoners en gemeenten. Een goed fietsnetwerk zal daar een stuk aan tegemoet komen. Mogelijk heeft dat een groter effect dan het doortrekken van de N171.

Leo Buelens
Maurits de Weerd
Leo Van Looy
Roger Nicolay
Stefaan Swyngedauw
Steven Van Dingenen

Leo Mampaey
Ben Ansloos
Geert De Greef
Eric Struyf
Luc Franquet
Eric Minne