AWV ANTWERPEN / PROVINCIE ANTWERPEN

OPMAAK STREEFBEELDSTUDIE N171 INCL. LANDSCHAPSSTUDIE
DEEL1: STREEFBEELD

LANGZAAM VERKEER
Bureau voor Mobiliteitsmanagement

GROEP INFRABO

EINDRAPPORT – VERSIE 12/12/03

november 2003

1 ALGEMEEN INLEIDEND ADMINISTRATIEF GEDEELTE 1

1.1 ONDERWERP, AANLEIDING EN AFBAKENING PROJECTGEBIED 1

1.2 OVERZICHT PLANPROCES 2

2 SITUERING EN PLANNINGSCONTEXT 2

2.1 RUIMTELIJKE SITUERING EN PLANNINGSCONTEXT 2

2.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 2

2.1.2 Provinciaal structuurplan 2

2.1.3 Synthese Structuurplan Rupelstreek en overige gemeentelijke structuurplannen. Evenwicht tussen bebouwde en open ruimte, cultuurlijke en natuurlijke structuur 3

2.2 VERKEERSPLANOLOGISCHE SITUERING EN PLANNINGSCONTEXT 4

2.2.1 Mobiliteitsplan Rupelstreek doortrekking N171 richting Krekelenberg 4

2.2.2 Provinciaal structuurplan Antwerpen doortrekking N171 wordt opgenomen in provinciaal structuurplan en geselecteerd als secundaire weg 4

2.2.3 Haalbaarheidsstudie doortrekking tramrichting Kontich Boniverlei als voorkeurscenario 5

2.2.4 Synthese visie gemeentelijke mobiliteitsplannen 6

2.3 ANDERE RELEVANTE PLANNEN DIE ALS RANDVOORWAARDE DIENEN VOOR DE OPMAAK VAN HET STREEFBEELD 7

2.3.1 Wetenschapspark Universiteit Antwerpen (Niel) 7

2.3.2 Voorstel Spin-off Researchpark Krekelenberg II (Boom – Niel) 7

2.3.3 Gewestplan 8

2.3.4 Inventaris natuurwaarden spoorwegberm 9

3 DOELSTELLINGEN VAN HET RUIMTELIJK STREEFBEELD 10

3.1 RUIMTELIJKE DOELSTELLINGEN 10

3.2 VERKEERSPLANOLOGISCHE DOELSTELLINGEN 11

3.3 ECONOMIE VAN MIDDELEN 11

4 ANALYSE VAN HET GEBIED 12

4.1 ANALYSE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 12

4.1.1 Macro- en mesoniveau 12

4.1.2 Ruimtelijk-functionele analyse microniveau 19

4.2 ANALYSE VERKEERSSTRUCTUUR OP MACRO- EN MESONIVEAU 26

4.2.1 Gemotoriseerd verkeer 26

4.2.2 Openbaar vervoer 27

4.2.3 Bovenlokale fietsstromen 30

4.2.4 Voetgangersstructuur 30

4.2.5 Ongevallen 31

5 PROBLEEMSTELLING 32

5.1 PROBLEEMSTELLING OP HET REGIONAAL VLAK 32

5.2 PROBLEMEN EN KANSEN IN DE OMGEVING VAN DE N171 33

5.2.1 Nieuwe bovenlokale aanpak mobiliteit gewenst maar nieuwe concepten nog niet geaccepteerd 33

5.2.2 Positieve effecten van N171 op onderliggende wegennet overschaduwd door mogelijke problemen van het nieuwe tracé 33

5.2.3 Effect van doortrekking N171 op verkeersdruk in oostelijk tracé onbekend 33

5.2.4 Impact tram op verkeersleefbaarheid niet bekend 34

5.2.5 Impact op landschap niet bekend 34

5.3 BIJKOMEND ONDERZOEK 35

6 VISIE EN CONCEPTEN VOOR HET STREEFBEELD OP MACRONIVEAU 36

6.1 RUIMTELIJKE VISIE - MACRONIVEAU EEN STADSLANDSCHAPPELIJKE AANPAK VOOR DIT DEEL VAN DE VLAAMSE RUIT 37

6.1.1 Gewenste landschappelijke en openruimtestructuur 37

6.1.2 Gewenste nederzettingsstructuur: Naar een differentiëring en hiërarchisering van de bebouwde structuurelementen 39

6.1.3 Gewenste economische structuur 39

6.1.4 Gebiedsgerichte aanpak voor Vier deelgebieden elk met een eigen karakter 40

6.2 VERKEERSPLANOLOGISCHE VISIE OP MACRONIVEAU: EEN INTERMODALE AANPAK 41

6.2.1 Autoverkeer 41

6.2.2 Openbaar vervoer 48

6.2.3 Bovenlokaal fietsnetwerk 52

7 VISIE EN CONCEPTEN PER DEELGEBIED 53

Deelgebied 1: kleinstedelijk gebied Boom - Krekelenberg 53

Deelgebied 2: N171 - groene vinger 53

Deelgebied 3: Satenrozen - Kontich 53

Deelgebied 4: Mortsel - Edegem 53

7.1 GEWENSTE RUIMTELIJKE EN VERKEERSSTRUCTUUR DEELGEBIED 1: KLEINSTEDELIJK GEBIED BOOM-KREKELENBERG 54

7.1.1 Gewenste ruimtelijke structuur deelgebied 1 54

7.1.2 Gewenste verkeersstructuur deelgebied 1 56

7.1.3 Berekening verkeersproductie ontwikkeling Krekelenberg 59

7.1.4 Bespreking streefbeeld in detail 60

7.1.5 Effecten op geluid 62

7.2 GEWENSTE RUIMTELIJKE EN VERKEERSSTRUCTUUR DEELGEBIED 2: N171, EEN GROOT VERBLIJFSGEBIED ROND EEN GROENE VINGER 63

7.2.1 Gewenste ruimtelijke structuur deelgebied 2 63

7.2.2 Gewenste verkeersstructuur deelgebied 2 65

7.2.3 Bespreking streefbeeld in detail 67

7.2.4 Resultaten geluidsmetingen 68

7.3 GEWENSTE RUIMTELIJKE EN VERKEERSSTRUCTUUR DEELGEBIED 3 SATENROZEN-KONTICH BOVENLOKALE ONTWIKKELINGEN ROND SNELWEGKNOOP VERZOENEN MET VERSTERKING LOKALE (CENTRUM)FUNCTIES 69

7.3.1 Gewenste ruimtelijke structuur deelgebied 3 69

7.3.2 Gewenste verkeersstructuur deelgebied 3 72

7.3.3 Bespreking streefbeeld 75

7.3.4 Resultaten geluidsstudie 78

7.4 GEWENSTE RUIMTELIJKE EN VERKEERSSTRUCTUUR DEELGEBIED 4 MORSTEL - EDEGEM: LEEFBAARHEID VAN TWEE ONDERSCHEIDEN KERNEN VERZOENEN MET DRUK VAN DE METROPOOL 79

7.4.1 Gewenste ruimtelijke structuur deelgebied 4 79

7.4.2 Gewenste verkeersstructuur deelgebied 4 80

7.4.3 Bespreking streefbeeld in detail 81

8 DRAAIBOEK EN KRITISCH PAD VAN DE ACTIES VOOR ONTWIKKELING VAN HET GEWENST RUIMTELIJK STREEFBEELD 83

MAAS I N171 TEN WESTEN VAN DE E19 83

MAAS II 85

BIJLAGE 1

1
ALGEMEEN INLEIDEND ADMINISTRATIEF GEDEELTE

1.1
ONDERWERP, AANLEIDING EN AFBAKENING PROJECTGEBIED

Vanuit het mobiliteitsplan voor de Rupelstreek werd aanbevolen om de N171 door te trekken vanaf de Eikenstraat (grondgebied Rumst) tot Krekelenberg (aansluiting Potaardestraat). De beslissing om de N171 door te trekken naar Krekelenberg werd goedgekeurd door de Vlaamse regering.

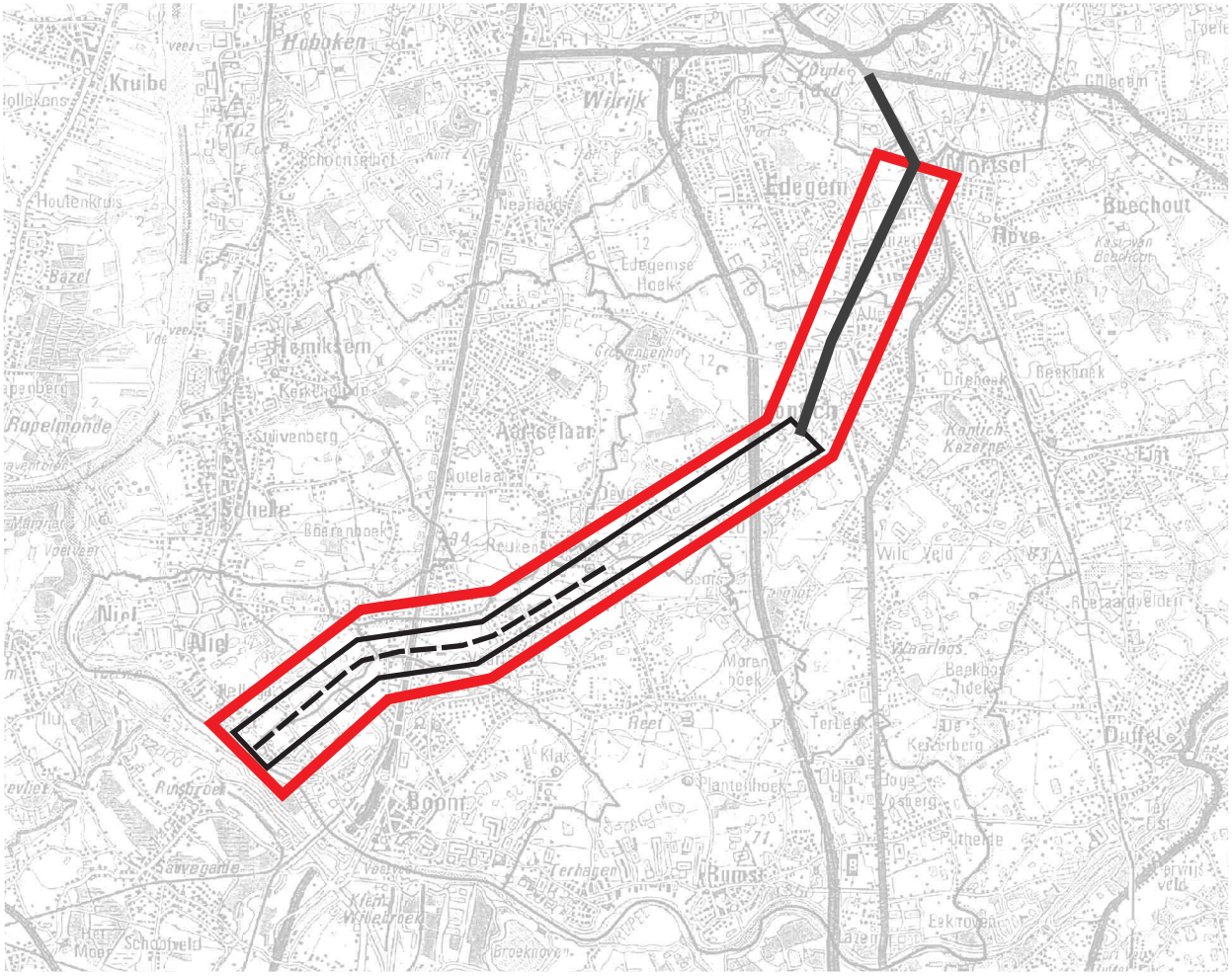
In het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen, op 10 juli 2001 goedgekeurd door de Vlaamse minister voor Ruimtelijke Ordening, is de N171 bindend geselecteerd als secundaire weg type I *tussen Eikenstraat en E19 en een nieuw aan te leggen verbinding tussen het bedrijventerrein* Krekelenberg *te Boom-Niel en de bestaande N171.*

Bij de uitwerking van het streefbeeld moet een weerstand- of filtereffect worden ingebouwd om te voorkomen dat de N171 als secundaire weg type I de facto als een primaire weg type I tussen twee hoofd- en primaire wegen zal functioneren. Een filter is een weerstandsfactor die de reistijd over het traject verhoogt en/of selectief verkeer toelaat.

Daarnaast dient de streefbeeldstudie aandacht te hebben voor de mogelijke effecten van de doortrekking van de N171 voor de gemeenten Edegem, Kontich en Mortsel. Vooraleer over te gaan tot de aanleg van de weg werd voorgesteld een streefbeeldstudie inclusief landschapsplan op te maken voor de weg en zijn omgeving.

De studieopdracht omvat de opmaak van een streefbeeld voor de N171. De opdracht bestaat uit twee deelopdrachten:

- Deelopdracht 1: opmaak streefbeeldstudie inclusief landschapsstudie voor de N171 tussen Edegem (aansluiting N1) en Niel tot de aansluiting met de industrieweg te Niel.
- Deelopdracht 2: opmaak uitvoeringsontwerp voor de N171 tussen Edegem en Niel tot de aansluiting met de industrieweg te Niel.



streefbeeld

voorontwerp
TV: Infrabo / LV

uitvoeringsdossier
TV: Infrabo / LV

voorontwerp +
uitvoeringsdossier tram
TV-SAM

LANGZAAM VERKEER vzw

Groep Infrabo

Belconsulting NV

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | november 2003

SITUERING PROJECTGEBIED

kaart 1.1

1.2
OVERZICHT PLANPROCES

Procesbespreking	Overlegmomenten	Opmerkingen / aandachtspunten	Bijkomend onderzoek
FASE 1 - CONCEPT VOOR HET STREEFBEELD			
ORIËNTATIEFASE			
Toelichting procesnota + inventaris visie gemeenten aan de hand van sterkte zwakte analyse	28 februari 2002 overleg stuurgroep	Doortrekking N171 is voor de gemeente Aartselaar prioritair om de Pierstraat te ontlasten. Goede inpassing van de weg gewenst. Voor Niel en Boom is de doortrekking van de N171 prioritair voor een goede ontsluiting van het bedrijventerrein Rumst is geen voorstander van een doortrekking van de N171. Volgens de gemeenten Kontich, Edegem en Mortsel zal een verbindingsweg tussen A12 en E19 voor een bijkomende verkeersdruk zorgen in een nu al overbelast gebied. Men eist duidelijke cijfers om het effect van deze maatregel in beeld te brengen. De gemeenten houden ook een pleidooi voor een downgrading van de bestaande N171.	
Toelichting oriëntatienota	15 april 2002	De gemeente Rumst geeft aan dat er een studie bestaat die de ecologische en landschappelijke waarde van de spoorwegzate heeft bestudeerd. De gemeente Rumst stuurt er op aan dat de weg op de spoorwegzate aanleggen niet voor de hand ligt en dat men best optimaal gebruik maakt van de brede reserveringsstrook. De gemeenten Kontich, Niel en Rumst geven aan dat zij over heel wat onderzoeksresultaten beschikken. H/B- onderzoek, kruispuntellingen…	De resultaten van de verschillende onderzoeksgegevens van de gemeenten worden aangevuld met een bijkomende kruispunttelling op het kruispunt Molenstraat – Groeningenlei - N171 - N173. Daarnaast worden de resultaten van de modelberekening voor de Rupelstreek geanalyseerd en geïnterpreteerd. Gemeenten Schelle, Hemiksem en Hove worden mee uitgenodogd voor de stuurgroep. Zij ontvangen ook de verslagen.

CONCEPTNOTA			
Toelichting conceptnota	21 augustus 2002	Gemeenten Kontich en Edegem zijn vragende partij voor een verbinding tussen de N1 en de N171 ten noorden van Kontich. De gemeente Kontich is voorstander van de aanleg van een fietstunnel onder de N171 t.h.v. het kruispunt met de Drabstraat. Kontich wenst geen bijkomende belasting van de Pierstraat op het grondgebied van Kontich. En steunt het voorstel om een aparte toegang te voorzien voor Satenrozen + rechtstreekse aansluiting Eikenstraat - N171. Rumst wenst geen rechtstreekse aansluiting van de Eikenstraat op de N171. Mortsel voorziet een downgrading van de Statielei. Boom en Niel zijn vragende partij om Krekelenberg en het Wetenschapspark rechtstreeks aan te sluiten op de rotonde op het kruispunt Potaardestraat - 's Herenbaan.	
Toelichting conceptnota voor audit	21 november 2002		
Bespreking verslag audit + afspraken rond evaluatiemethodiek	17 december 2002	De verschillende actoren kunnen ze vinden in de multicriteria-evaluatie. Dit dient op een objectieve manier te gebueren. Een bijkomende modelberekening om de effecten van de doortrekking te bestuderen is aangewezen.	Er wordt voorgesteld het streefbeeld verder uit te werken per deelgebied en hiervoor ook een overlegstructuur vast te leggen. Er wordt een nieuwe modelberekening gemaakt voor het volledige projectgebied, inclusief de gemeenten ten oosten van de E19. De resultaten worden samen met de bestaande onderzoeksgegevens gebundeld in een onderzoeksrapport.

Toelichting evaluatierapport	27 mei 2003	Er ligt een voorkeurscenario op tafel dat verder zal worden uitgewerkt per deelgebied. Het minderheidsstandpunt van Rumst over aansluiting Eikenstraat blijft.	
FASE 2 – OPMAAK VAN HET STREEFBEELD			
Bespreking ontwerp streefbeeld per deelgebied			
Deelgebied 1		Voor de gemeente Niel is de ontsluitingslus Boomsestraat –Potaardestraat - Landbouwstraat belangrijk. De gemeente Boom wenst de verkeersfunctie in Noeveren verder af te bouwen. De Pierstraat (deel tussen A12 en 's Herenbaan) dient mee te worden opgenomen in de ontsluiting van Niel. Boom geeft aan dat de aansluiting van de Pierstraat op de 's Herenbaan ondergeschikt kan worden gemaakt. Het aanleggen van de weg op een verhoogde dijk biedt een oplossing voor de oversteekbaarheid van fietsers op de N171. Toch heeft de gemeente Niel nog vragen bij de impact hiervan op de (bebouwde) omgeving. De GOM kan zich vinden in het voorstel om een nieuwe centrale toegang te voorzien tot Krekelenberg II, parallel met de bestaande Potaardestraat.	Opmaak lengteprofiel rotonde Potaardestraat + weg op dijk. Geluidsstudie naar impact van een verhoogde weg. Overleg met Distrigas i.v.m. onderzoek naar ondergrondse leidingen.

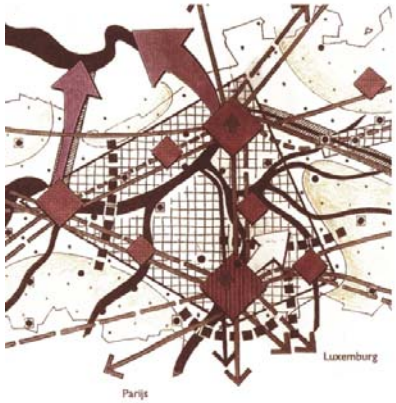
Deelgebied 2		De gemeente Rumst blijft bij haar standpunt dat een aansluiting van de Eikenstraat op de N171 niet gewenst is, om de leefbaarheid van de kern van Reet niet in het gedrang te brengen. Een objectivering d.m.v een modelberekening is nodig. Het voorstel om bus en hulpdiensten rechtstreeks toegang te verlenenen tot de N171 wordt aanvaard. Gemeente gaan akkoord met tracévoorstel en compensatie bosdoorsnijding. Behoud fietsverbinding t.h.v. voetbalvelden. Een halte Reet voor een snelbusdienst op de N171, gecombineerd met beperkte P+R-parking en onthaalinfrstructuur voor het skatepark worden aanvaard. Discussie over aansluitingsvorm wordt verdaagd na resultaten modelberekening. Er dient wel aandacht te zijn voor een ongelijkvloerse kruising voor fietsers op het kruispunt.	Bijkomende modelberekening aansluiting Eikenstraat op N171

Deelgebied 3		De verschillende voorstellen worden positief aanvaard. Gemeente Kontich heeft vragen bij de haalbaarheid van het nieuwe tramstation, en de voorgestelde stedenbouwkundige afwerking van het plein. De fietstunnel t.h.v. de Drabstraat is positief, de verbinding tussen de Pierstraat en het centrum van Kontich dient te worden behouden. Men vraagt zich af of het mogelijk is van de fietstunnel onder de N171 OOK EEN AUTOTUNNEL TE MAKEN. Hove wenst meer duidelijkheid over de gevolgen van de doortrekking op mogelijk sluipverkeer in de Vredewijk. Edegem vraagt garanties dat er geen sluipverkeer zou ontstaan in de Boniverlei, bij een aansluiting op de omleidingsweg in Kontich. Mevr. Jaspers informeert of de omleidingsweg een 2x2 of een 2x1 dient te zijn.	

Het studiegebied situeert zich ten zuidoosten van de stad Antwerpen en omvat de gemeenten Aartselaar, Boom, Edegem, Kontich, Mortsel, Niel en Rumst. Het gebied wordt omgeven door de Rupel in het zuiden en de A12 in het westen, en wordt doorsneden door de E19 ter hoogte van Kontich.
Het wegvak dat bestudeerd wordt, loopt vanaf Edegem (aansluiting N1) naar Niel, tot de aansluiting met de industrieweg te Niel.

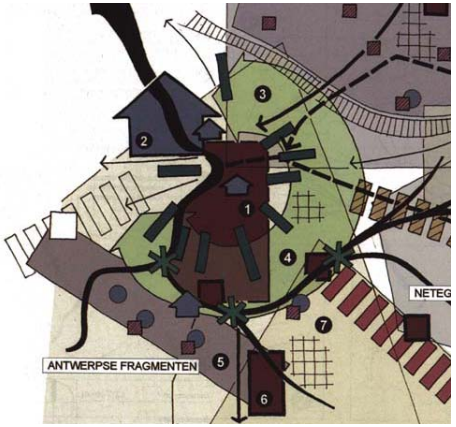
2
SITUERING EN PLANNINGSCONTEXT

2.1
RUIMTELIJKE SITUERING EN PLANNINGSCONTEXT



2.1.1
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Het projectgebied bevindt zich in het stedelijk netwerk van internationaal niveau: de Vlaamse Ruit. De gemeente Boom wordt in het RSV geselecteerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Het ruimtelijk beleid is erop gericht de bestaande stedelijke morfologische structuur weer voldoende economische, sociale en ruimtelijke draagkracht te geven. Bijzondere aandacht gaat hierbij naar de stationsomgeving en het bedrijventerrein Krekelenberg.



2.1.2
PROVINCIAAL STRUCTUURPLAN

Op provinciaal niveau maakt het projectgebied deel uit van de Antwerpse fragmenten, hiervoor werden volgende relevante visie-elementen opgenomen:

GORDEL GROOTSTEDELIJKE GROENSTRUCTUUR MET GROENE VINGERS TOT IN DE KERNSTAD

Eén van de groene vingers is het gebied tussen E19 en A12 (tussen Rumst en Edegem) met de vallei van de Struisbeek, eindigend in fort 6, en het Nachtegalenpark als een aaneenschakeling van ingesloten open ruimten en kasteelparken tussen bebouwing.

KNOOPPUNTEN VAN EEN VOORSTEDELIJK VERVOERNET ALS VERDICHTINGS- EN ONTWIKKELINGSGEBIEDEN

Het radiaal uitgebouwde openbaarvervoernet dient te worden aangevuld met een tangentiële verbinding om een netwerkstructuur te bekomen. De knooppunten van deze netwerkstructuur vormen verdichtings- en ontwikkelingsgebieden binnen de Antwerpse fragmenten.

2.1.3
SYNTHESE STRUCTUURPLAN RUPELSTREEK EN OVERIGE GEMEENTELIJKE STRUCTUURPLANNEN. EVENWICHT TUSSEN BEBOUWDE EN OPEN RUIMTE, CULTUURLIJKE EN NATUURLIJKE STRUCTUUR

Naar een groen raster

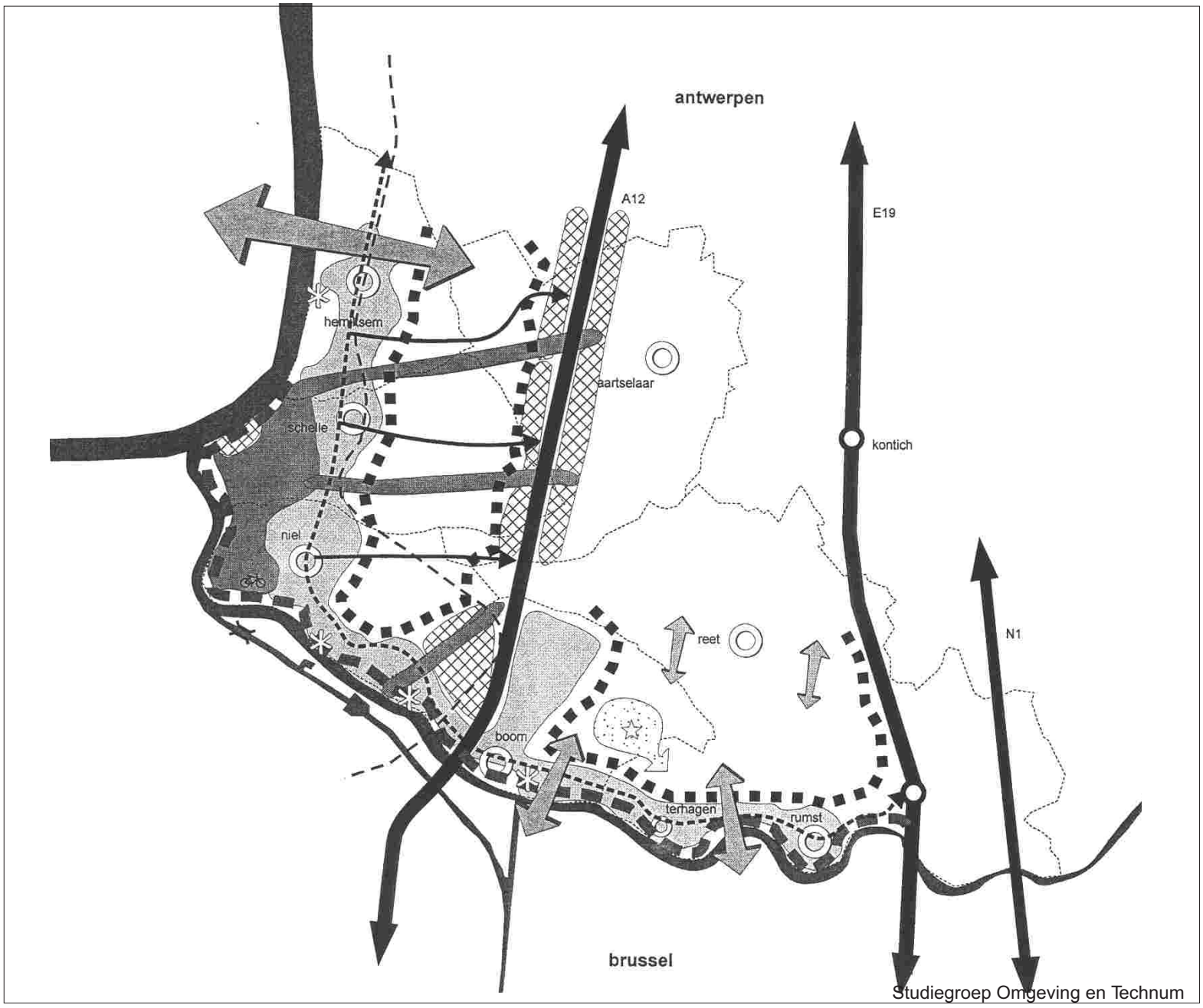
- Vrijwaren en versterken groene vinger;
- vrijwaren van beekvalleien:
  - openhouden van Edegemse beekvallei,
  - openhouden van beekvallei Nielse beek;
- versterken van een groen (recreatief) netwerk incl. fiets- en voetpaden (natuurgebieden, (kasteel)-parken:
  - herinrichting Boniverlei als groene as,
  - open houden van landbouwlandschap ten noorden van Reet met respect voor kleine landschapselementen,
  - Boomsesteenweg als groene boulevard.

Naar een differentiëring en hiërarchisering van de bebouwde structuurelementen

- Boom als kleinstedelijk gebied:
  - ruimtelijke verdichting station Boom,
  - integratie van bedrijventerrein Krekelenberg in omgeving+ realiseren van fietsroute langs spoor,
  - wegwerken barrière A12: stedelijk dak bovenop A12 om stationsomgeving Boom en centrum Boom te verknopen,
  - omleidingsweg en ontwikkeling 'binnengebied';
- Mortsel en Niel als hoofddorp type I:
  - kernverdichting Mortsel, aandacht voor levendige hoofdstraten;
- Aartselaar, Kontich en Edegem hoofddorp type II; Rumst hoofddorp type III:
  - bedrijvigheid concentreren binnen de 'vork' Pr. Boudewijnlaan – Boniverlei,
  - realiseren van inbreidingsproject wijk Buizegem;
- herstructurering Boomsesteenweg als concentratiegebied van grootschalige publieksfuncties.

In functie van bovenstaande gewenste ontwikkeling dient de verkeersstructuur versterkt en verbeterd te worden (multimodaal) (rastervormig - hiërarchisch):

- rastervormige verkeersstructuur met A12 E19 en N171 als alternatief voor bebouwde linten;



- beekvalleien
- continuïteit natuur / landschap
- open ruimte
- recreatiedomein de Schorre
- kern aan de rupel
- dorpskernen
- gemengde woongebieden (werken, groen) langs provinciale weg en verlengde en langs de rupel
- werkgebied
- hoofdverkeersweg
- multifunctionele weg
- ontsluitingsweg
- dijkweg (fiets / wandel)
- spoorlijn

LANGZAAM VERKEER vzw

Groep Infrabo

Belconsulting NV

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

STRUCTUURPLAN RUPELSTREEK
Mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar

kaart 2.1.3a

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

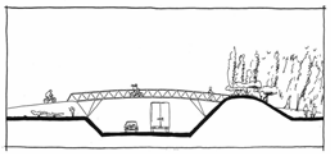
SYNTHESE RUIMTELIJKE STRUCTUUR
Visie structuurplannen

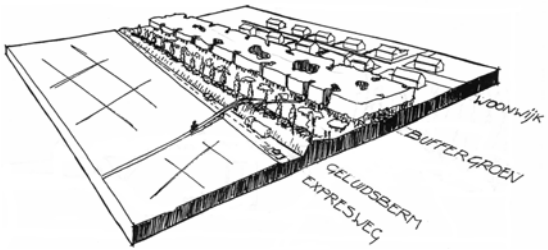
kaart 2.1.3b

– bedrijventerrein Krekelenberg aansluiten aan A12-bundel;
– station Boom als openbaarvervoerknooppunt;
– rastervormige openbaarvervoerstructuur.

Situering binnen de bestaande verkeersstructuur en plannen.

2.2
VERKEERSPLANOLOGISCHE SITUERING EN PLANNINGSCONTEXT



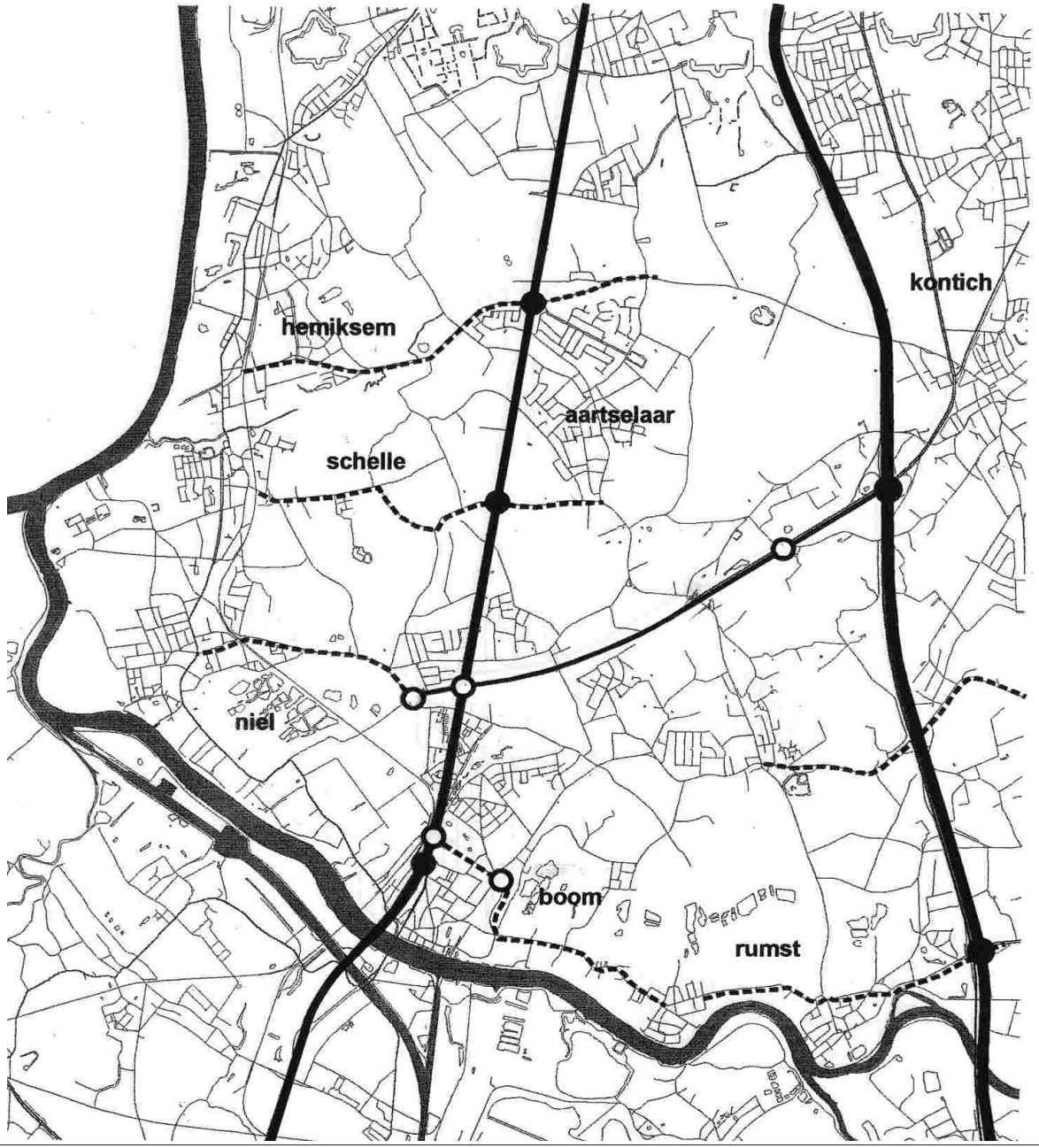


2.2.1
MOBILITEITSPLAN RUPELSTREEK
DOORTREKKING N171 RICHTING KREKELENBERG

Het mobiliteitsplan van de Rupelstreek heeft uitgewezen dat het wenselijk is een rechtstreekse autoverbinding te maken tussen Krekelenberg en de E19. De aanleg van de N171 vanaf Krekelenberg tot aan de N177 is een prioriteit die voor een betere ontsluiting van het industrieterrein Krekelenberg moet zorgen. De doortrekking van de N171 zorgt ook voor een structurering van het oost-westverkeer om het onderliggende wegennet te ontlasten, zodat het openbaar vervoer vlotter wordt en fietsers zich veiliger kunnen verplaatsen.
De aanleg van de N171 voorziet enkel aansluitingen op de N177 (gelijkgronds), het industrieterrein Satenrozen (gelijkgronds) en de E19 zonder aansluitingen Reet (Eikenstraat).

2.2.2
PROVINCIAAL STRUCTUURPLAN ANTWERPEN
DOORTREKKING N171 WORDT OPGENOMEN IN PROVINCIAAL STRUCTUURPLAN EN GESELECTEERD ALS SECUNDAIRE WEG

De bestaande N171 tussen Eikenstraat en E19 wordt, samen met de nieuw aan te leggen verbinding tussen het bedrijventerrein Krekelenberg te Boom - Niel, in het provinciaal structuurplan Antwerpen opgenomen en geselecteerd als secundaire weg, type I. Deze weg moet zorgen voor een vlotte ontsluiting van het kleinstedelijke gebied Boom op het hoofdwegennet (E19).



hoofdweg

primaire weg, categorie I

lokale verbindingsweg

lokale ontsluitingsweg

gelijkvloers knooppunt

ongelijkvloers knooppunt

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

INTERGEMEENTELIJK AUTONETWERK
Mobiliteitsplan Rupelstreek

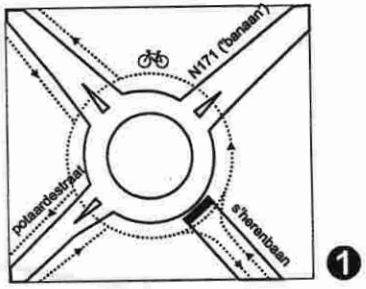
kaart 2.2a

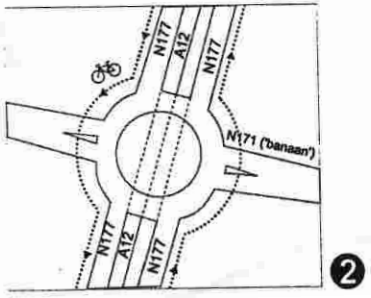
brug (auto's, fietsers, voetgangers)

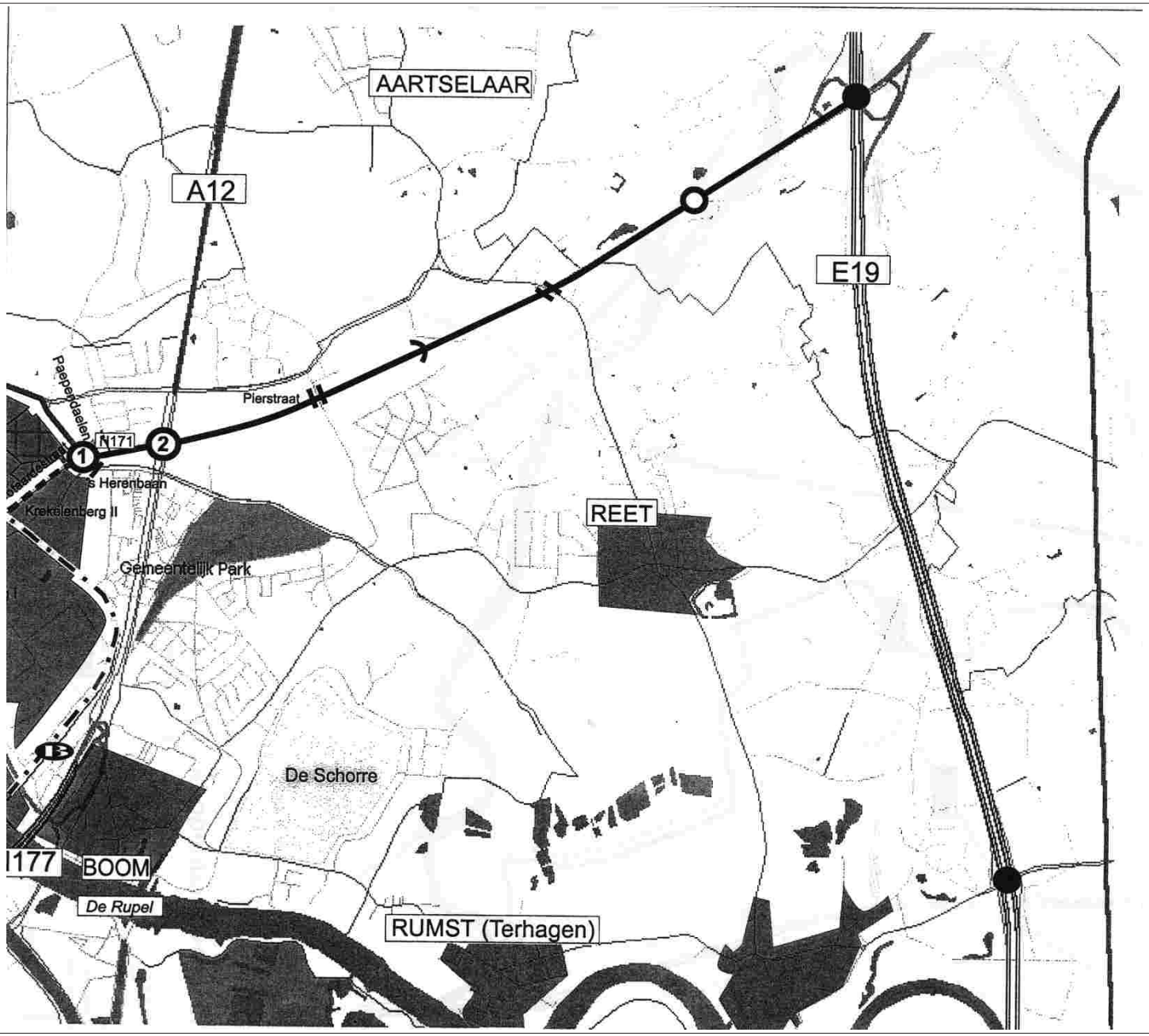
fiets- en voetgangersbrug

gelijkvloers knooppunt

ongelijkvloers knooppunt







LANGZAAM VERKEER vzw

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

SCHETS OVERSTEEKBAARHEID N171
Mobiliteitsplan Rupelstreek

kaart 2.2b

De hoofdfunctie van secundaire wegen type I is verbinden op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende activiteiten van provinciaal niveau. Indien de weg een maas verkleint, moeten filters en weerstanden worden ingebouwd zodat kortsluiting tussen twee hoofdwegen of primaire wegen wordt vermeden. Een filter is een weerstandsfactor die de reistijd over het traject verhoogt en/of selectief verkeer toelaat.

- Op provinciaal niveau is een verdere aanvulling uitgewerkt van de categorisering van het openbaar vervoer op basis van de uitgangsprincipes in het RSV.
- Een louter hiërarchisch net (radiaal gericht op Antwerpen) beantwoordt niet aan de verregaande verstedelijking en fragmentatie van de provincie. Daarom wordt een **rastervormig hiërarchisch** net voorgesteld, waar tangenten het radiale net naar Antwerpen aanvullen.
- Dit geldt in het bijzonder voor de ontwikkeling van het Antwerpse voorstadsnet, maar ook voor de ontsluiting van het stedelijke gebied Boom. Het station van Boom is geselecteerd als multimodaal knooppunt op provinciaal niveau.

2.2.3
HAALBAARHEIDSSTUDIE DOORTREKKING TRAMRICHTING KONTICH BONIVERLEI ALS VOORKEURSCENARIO

Uit de haalbaarheidstudie voor de doortrekking van de tram richting Kontich is gebleken dat de Boniverlei als beste tracé naar voor komt. De doortrekking van de tram wordt een belangrijke randvoorwaarde bij de mobiliteitsplanning op gemeentelijk niveau. De doortrekking van de tram wordt echter ook gekoppeld aan de wenselijkheid om een omleidingsweg rond Kontich te realiseren.

hoofdweg

nog te realiseren hoofdweg

primaire weg categorie I

primaire weg categorie II

nog te realiseren primaire weg

drager van provinciaal stedelijk netwerk

secundaire weg type I

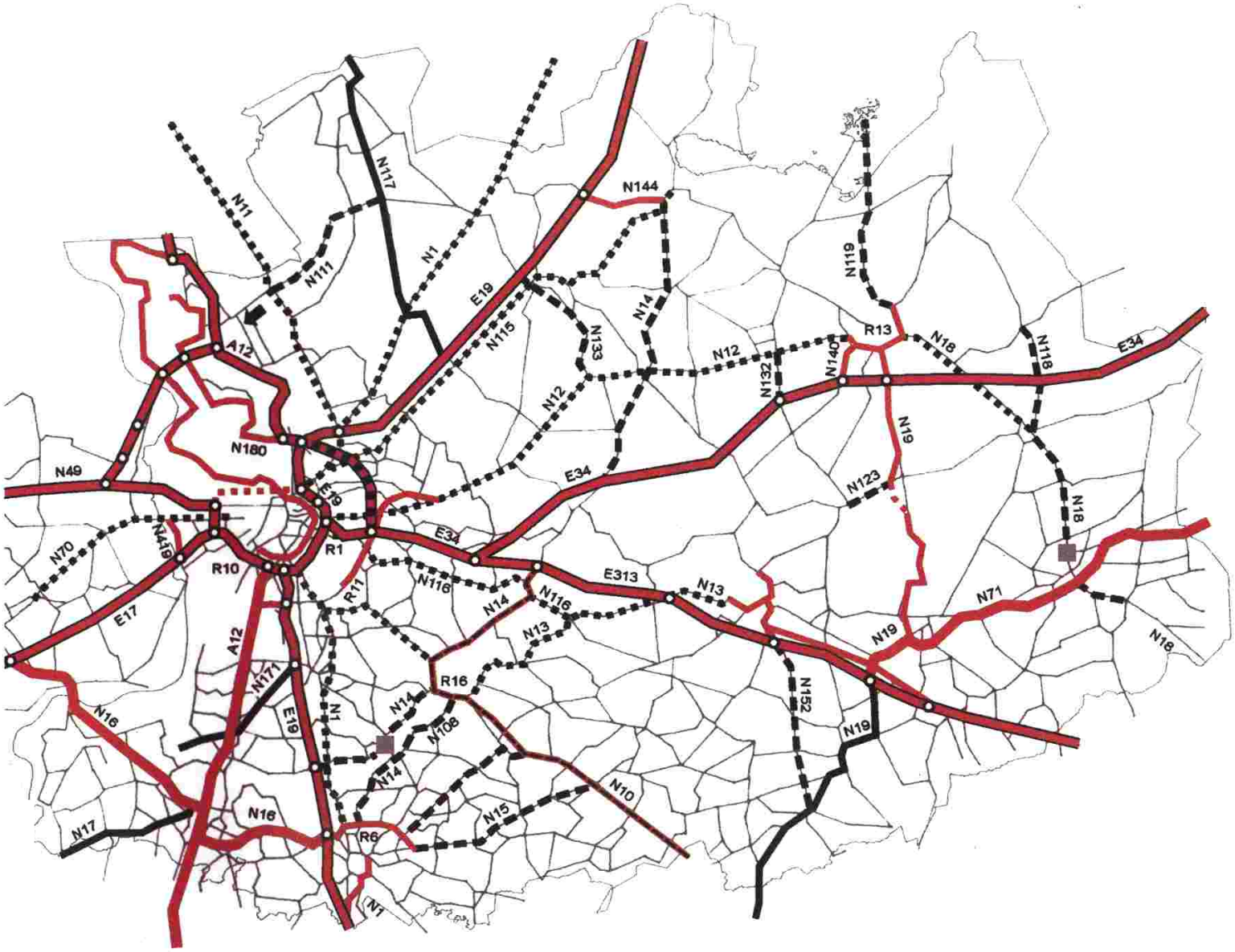
secundaire weg type II

secundaire weg type III

geselecteerde op- en afrit volgens ruimtelijk structuurplan vlaanderen

weerstand

nog te onderzoeken verbinding



N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

WEGENCATEGORISERING SECUNDAIRE WEGEN
Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen

kaart 2.2.3a

niveau B:
verbindend provinciaal vervoer

- trein
- snelbus

niveau C:
verbindend intergemeentelijk en/of voorstedelijk vervoer

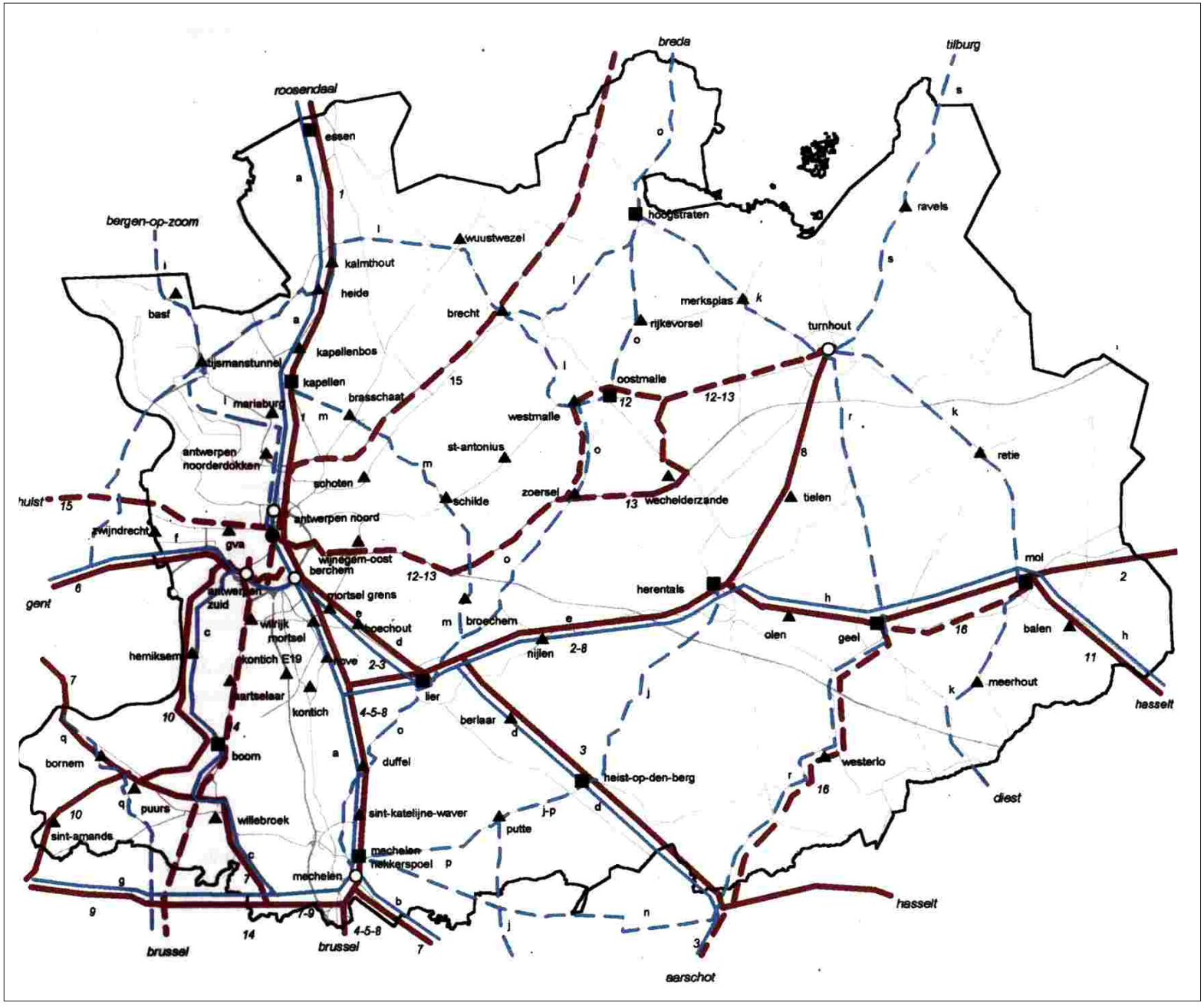
- trein
- verbindende buslijn

voorstedelijk vervoersnet: zie kaart 53

knooppunten

- internationaal niveau
- nationaal niveau
- provinciaal niveau
- intergemeentelijk en/of voorstedelijk niveau

- autosnelweg
- hoofdweg



N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

CATEGORISERING OPENBAAR VERVOER
Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen

kaart 2.2.3b

2.2.4
SYNTHESE VISIE GEMEENTELIJKE MOBILITEITSPLANNEN

INTERMODALE AANPAK ALS ENIG PERSPECTIEF VOOR DUURZAME ONTWIKKELING

Openbaar vervoer +

- Aanzet tot uitbouw tangentiële verbindingen
  - Ontbreken van structurele verbinding tussen Kontich en Boom
- Verbeteren radiale noord-zuidverbindingen
  - Tramdoortrekking via Boniverlei
  - Verhoging frequentie spoorweg naar Boom

Autoverkeer

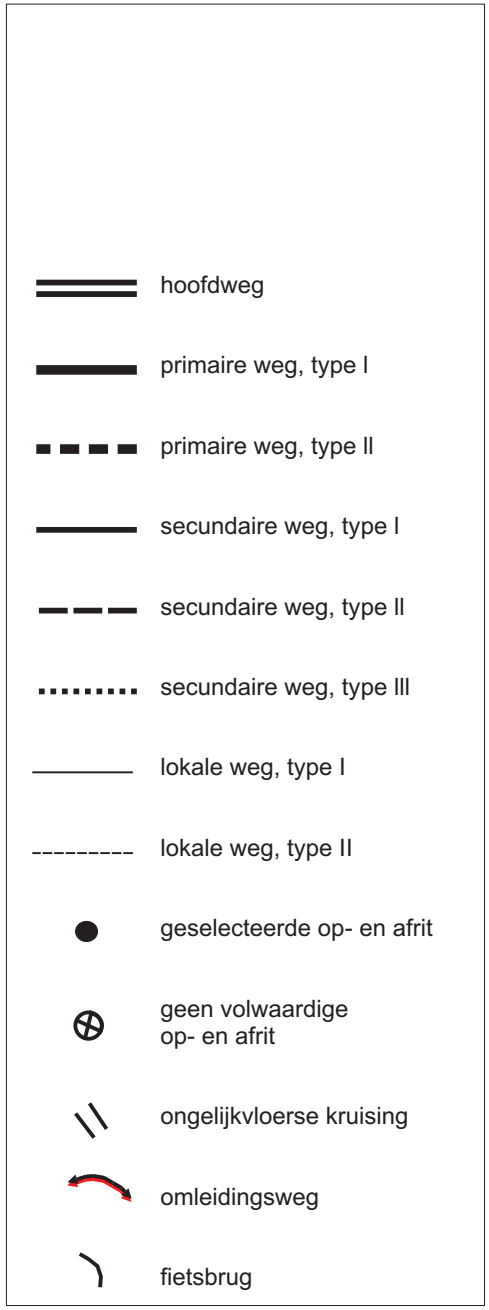
- Consensus over categorisering onderliggende wegennet: ontsluitend naar het hoofdwegennet, met accent op verkeersleefbaarheid langs lokale wegen
- Discussie over (on)wenselijkheid van verbinding tussen N1 en N171
- In de studie van de Rupelstreek wordt uitgegaan van slechts één aansluiting op de N171.
  Is dit in overeenstemming met het begrip 'filter' ?
- Aansluiting op de A12

Fijnmazig fiets- en voetpadennet

- De nu reeds druk gebruikte wegen (Pierstraat, 's Herenbaan…) fungeren eveneens als belangrijke fietsroutes. Het ontlasten van deze wegen voor autoverkeer zorgt voor fietsvriendelijkere hoofdroutes.
- Uitbouw van fijnmazig fietsnetwerk.
- Opnieuw in gebruik nemen van oude spoorwegen of fietsroutes langs spoorwegen: b.v. fietsroute tussen Schelle, Niel, Krekelenberg en Boom.

Intermodale knooppunten

- Opwaarderen van station van Boom.
- Belang van tramhalte Groeningenlei in Kontich en ruimtelijke inpassing.

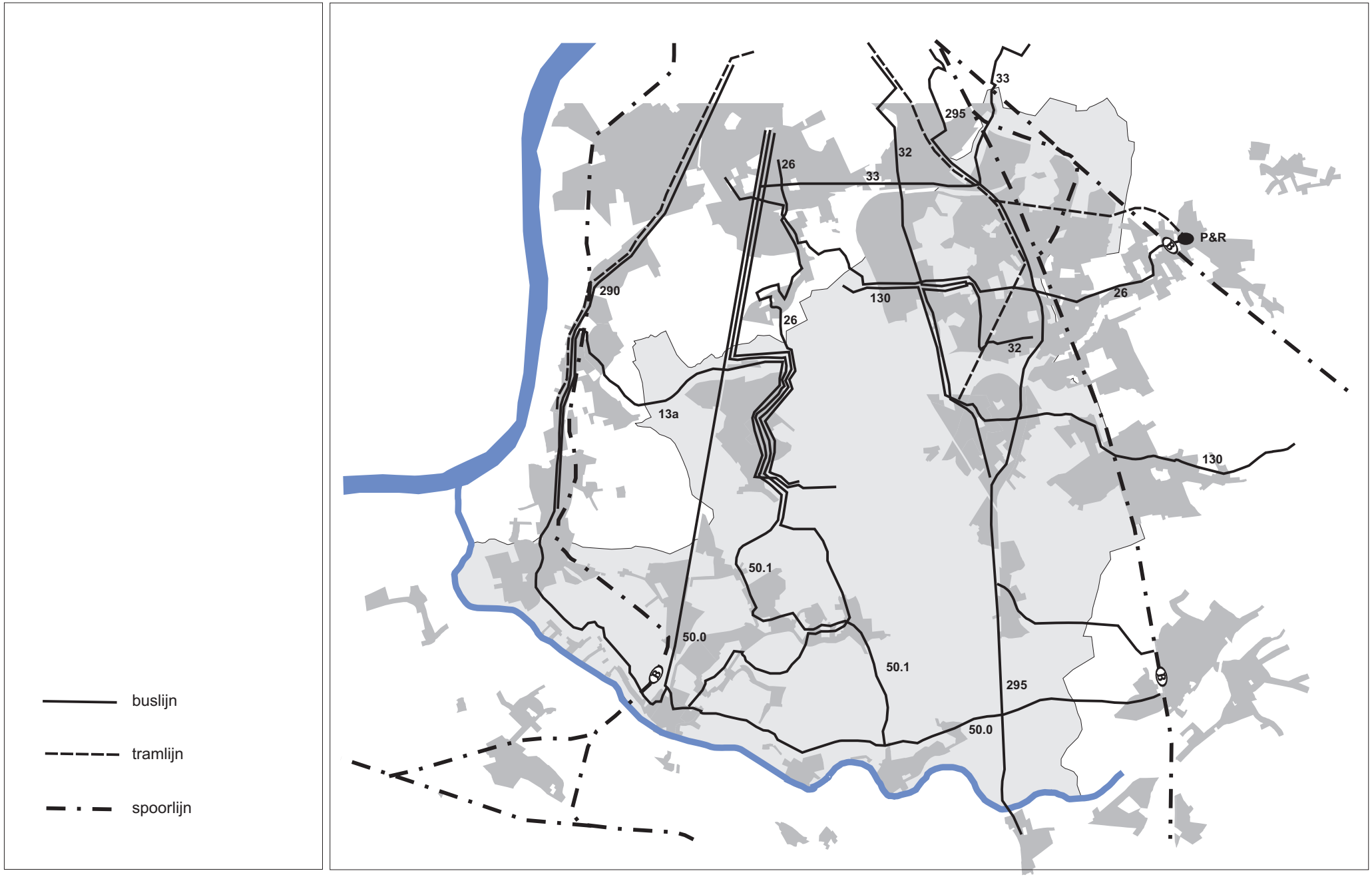


N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

SYNTHESE WEGENNETWERK
Visie mobiliteitsplannen

kaart 2.2.4a



N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

SYNTHESE OPENBAAR VERVOER
Visie mobiliteitsplannen

kaart 2.2.4b

2.3
ANDERE RELEVANTE PLANNEN DIE ALS RANDVOORWAARDE DIENEN VOOR DE OPMAAK VAN HET STREEFBEELD

2.3.1
WETENSCHAPSPARK UNIVERSITEIT ANTWERPEN (NIEL)

In de plannen voor het wetenschapspark te Niel is plaats voor een 16-tal gebouwen met ertussen heel wat parkeerplaatsen (in totaal 1252 parkeerplaatsen). Het ganse gebied wordt in twee richtingen ontsloten:

- via een nieuwe ontsluitingsweg die aantakt aan begin van de Potaardestraat (nabij het kruispunt met de 's Herenbaan): vermoedelijk de hoofdontsluiting;
- via een bestaande weg tussen Transpico en Gimvindus die aansluit op de Matenstraat.

2.3.2
VOORSTEL SPIN-OFF RESEARCHPARK KREKELENBERG II (BOOM – NIEL)

Er bestaat een ruimtelijk uitgewerkt plan voor de invulling van het gebied Krekelenberg II. Het maximale ontwerp bestaat uit vier magazijngebouwen met een oppervlakte van 56.515 m² met ervoor een strip van kantoren (7.150 m²). De toegang voor het autoverkeer gebeurt via een nieuwe weg parallel aan de Kruiskenslei, uitgevend op de 's Herenbaan. Fietsers hebben een afzonderlijke toegang via een doorsteek tussen de bebouwing van de Kruiskenslei. Vrachtwagens hebben toegang tot de achterkant van de magazijnen via de Potaardestraat. Aan deze zijde, ten westen van de magazijnen bevindt zich ook een groenzone met een 50-tal staanplaatsen voor vrachtwagens.

Dit voorstel van een projectontwikkelaar gaat uit van een maximalisering van een distributieontwikkeling in plaats van een spin-off van een researchpark (middelgrote bedrijven met groeipotentieel).

2.3.3
GEWESTPLAN

- Het tracé voor de doortrekking van de N171 staat op het gewestplan aangegeven als *aan te leggen hoofdverkeersweg*.
- De weg loopt echter over het bestaande bedrijventerrein de Potaarde, op het grondgebied van Niel. In werkelijkheid is deze weg evenwel niet op deze manier gerealiseerd maar werd ervoor geopteerd om de N171 de bestaande Potaardestraat te laten volgen.
- Ten westen van de A12 is de marge voor de aan te leggen weg beperkt tot 60 meter. Ten oosten van de A12 bedraagt de reserveringsstrook 250 m.

2.3.4
INVENTARIS NATUURWAARDEN SPOORWEGBERM

In 2001 werd in opdracht van de gemeente Rumst door PIH een *Inventaris van natuurwaarden* opgemaakt langsheen de oude spoorwegbedding Kontich - Boom, op het grondgebied van de deelgemeente Reet. De resultaten werden verwerkt in gemeentelijk Milieubeleidsplan Rumst voor de periode 2002-2006.

ANALYSE

- Aanwezigheid natte brede houtkant met oud bosfragmenten en grazige vegetaties met belangrijke natuurbehoudfunctie als natuurlijke corridor tussen Bosbeekpark Boom, en kleinere natuurelementen in Reet en Kontich.
- Valleigebiedjes Varenloop - Wullebeek, Nielse beek, Bosbeek met openruimtekwaliteiten (kleine landschapselementen, graslanden, bosjes…) en belangrijke buffer tegen oprukkende verstedelijking Antwerpse agglomeratie (Reet, Boom, Aartselaar).

KNELPUNTEN

Bosoppervlakte bedreigd door doortrekking tracé N171.

CONCEPTEN

- Opname bosfragmenten in bestaande te behouden noordelijke bosstructuur, met doelstelling om losse eenheden zoveel mogelijk onderling te verbinden.
- Behoud landschapskenmerken van oude spoorwegbedding als landschappelijk lijnrelict (gedeeltelijke fiets- en wandelmogelijkheid) en openruimtekenmerken valleigebied Varenloop.

3
DOELSTELLINGEN VAN HET RUIMTELIJK STREEFBEELD

Een geïntegreerde gebiedsgerichte aanpak die een samenhangend ruimtelijk kader biedt voor:

- opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen;
- opmaak van regionale actieplannen van begeleidende maatregelen;
- projectmatige uitvoeringsstudies.

Een procesmatig verloop met vergroting van de betrokkenheid van lokale actoren.

De doelstellingen (waaraan afwegingscriteria en indicatoren gekoppeld kunnen worden) kunnen gestructureerd worden in onderstaande dimensies. Het werken aan deze meervoudige doelstellingen is een explicitering van het hierboven genoemde concept *geïntegreerde aanpak*.

3.1
RUIMTELIJKE DOELSTELLINGEN

- Algemeen: Stimuleren van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Dit door vertaling van visies en planningsconcepten van hogere en lagere planningsniveaus en de ontwikkeling van intermediërende concepten en inrichtingsprincipes op het schaalniveau van een streefbeeld.
- Bijzonder: Ruimtelijke inpassing van de weg in de omgeving uitgaande van leefbaarheid, leefmilieu en veiligheid:
  - de aanleg van de weg;
  - het daaraan gekoppelde publieke domein;
  - visies en concepten voor stedenbouwkundige en landschappelijke ontwikkelingen in de directe wegomgeving.

3.2
VERKEERSPLANOLOGISCHE DOELSTELLINGEN

- Bereikbaarheid (op macro- en mesoniveau) door een multimodale verkeersstructuur.
- Toegankelijkheid (op meso- en microniveau) idem.
- Vermijden van kortsluiting in hoofdwegennet.door invulling van het begrip *filter* bij realisatie van N171 als secundaire weg (deel tussen E19 en Krekelenberg).

3.3
ECONOMIE VAN MIDDELEN

- Streven naar win-winsituaties tussen partners en betrokkenen.
- Technische realiseerbaarheid voor aanleg en onderhoud.
- Financiële haalbaarheid.
- Juridische, planologische haalbaarheid.

4
ANALYSE VAN HET GEBIED

4.1
ANALYSE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

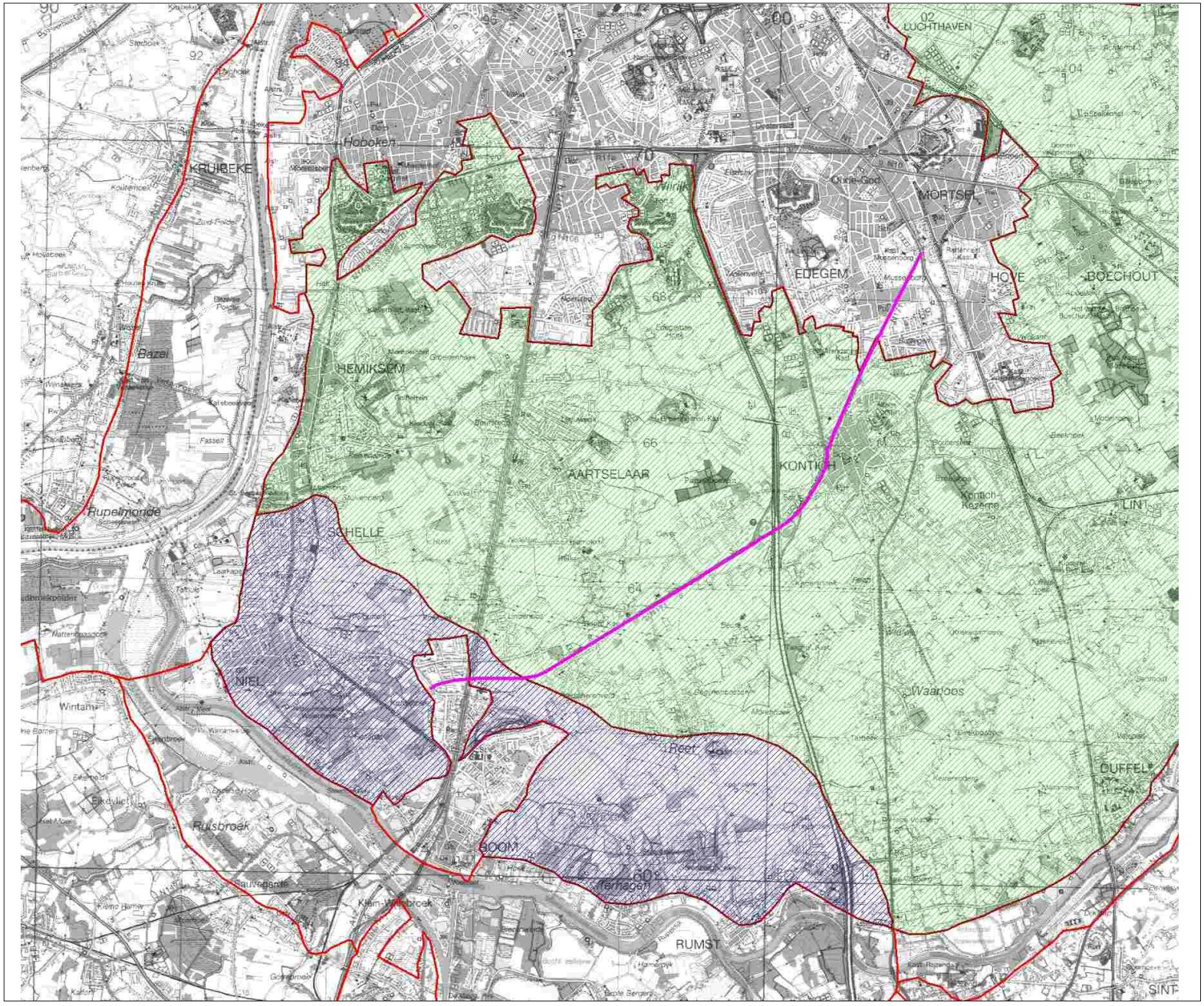
4.1.1
MACRO- EN MESONIVEAU

4.1.1.1
LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

Het tracé voor de N171 is volgens de indeling in Vlaamse traditionele landschappen getrokken over twee landschappelijke subeenheden, die zich ten zuiden van de Antwerpse stedelijke agglomeratie situeren. De subeenheden betreffen het Land van Boom met het kenmerkende kleigroevengebied van Niel aan het westelijke tracédeel enerzijds, en het Land van Kontich-Ranst aan het centrale en oostelijke tracédeel anderzijds.

Het kleigroevengebied sluit aan op wat geografisch aangeduid wordt als het doorbraakdal van Hoboken na de samenvloeiing van Schelde en Rupel, en vertoont een kenmerkend noord-zuidverlopend overgangsreliëf of cuestafront. Het Land van Kontich-Ranst vormt in geografisch opzicht de westelijke uitloper van de Zuiderkempen.

De landschappelijke structuur en variatie worden sterk bepaald door de onderliggende patronen van reliëf en (grond)water, bodem en ondergrond. Onder invloed van sterke suburbanisatie (woningbouw en wegeninfrastructuur) zijn de oud-cultuurlandschappelijke kenmerken (dorpsnederzettingen, vroege akkerlandarealen) en bijhorende landschapsecologische kwaliteiten (oude bosrestanten, perceelsrandbegroeiingen) sterk vervaagd. Het resultaat vormt een complex gefragmenteerd landschap in de omgeving van het tracé met sterke rurbane gradiënten. De belangrijkste landschappelijke kwaliteiten op macroschaal houden stand in de structuur van de zuidelijke 19de eeuwse fortengordel rond Antwerpen, de verspreid gelegen kasteeldomeinen en villawijken in de Antwerpse agglomeratie en de fragmenten van verlaten kleigroeven van voormalige steenbakkerijen naar de vallei van de Rupel toe.



Land van Boom

Land van Kontich - Ranst

N

0 500 1000 1500 2000 Meters

Streefbeeld N171

AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

ANALYSE LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

kaart 4.1.1.1

4.1.1.2
RELIËF EN WATER

Uit de gemiddelde hoogteligging blijkt dat het tracé voor de N171 een relatief vlak verloop kent, met hoogtes gesitueerd van 20 tot 25 meter boven zeespiegelniveau. De hoogste punten situeren zich nabij hoge zandvelden op het grondgebied van Rumst. Nabij het kleigroevengebied van Niel daalt het westelijke tracédeel af tot minder dan 12 meter boven zeespiegelniveau, waarbij onmiddellijk moet worden opgemerkt dat ook daar aansluitingen zijn op wegtracés gelegen op verhoogde dijkprofielen die boven het 15-meterpeil uitkomen.

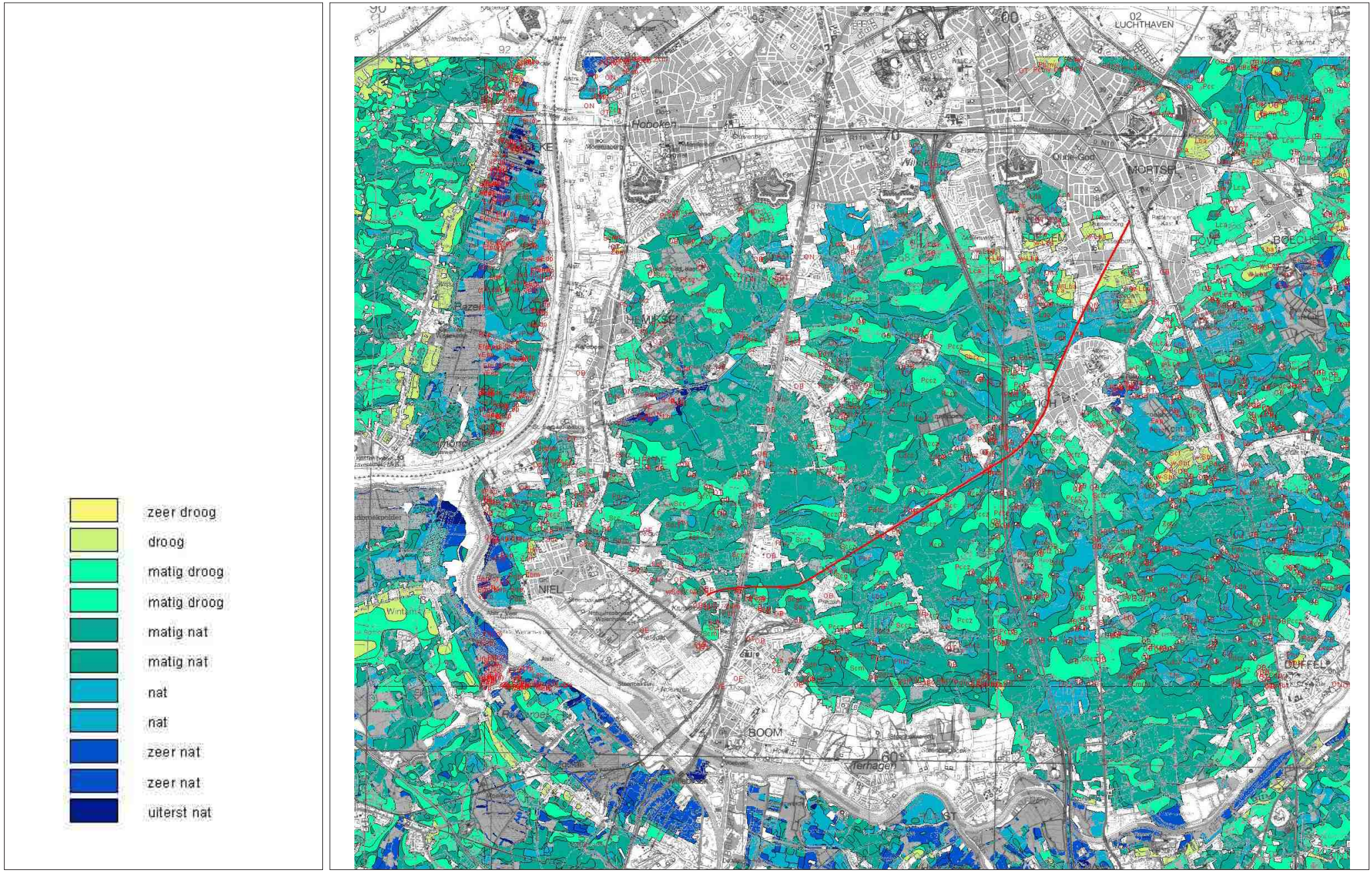
Het rechtlijnige west-oostgerichte tracé wordt centraal en oostelijk doorsneden door de bovenstroomse beekvertakkingen van de Grote Struisbeek die noord-westwaarts afwatert naar de Schelde te Hemiksem. De beekvertakkingen zijn ter hoogte van het tracé bekend als Mandoerse beek met Borzeloop als bovenloop (centraal) en Edegemse beek (oostelijk). Het westelijke tracédeel is geprojecteerd in het westwaarts, naar de Rupel afwaterende beekstelsel van de Varenloop en de Nielse beek. De natuurlijke afvloei in dit laatste beekstelsel is sterk verstoord door overwelving. Overige parallelle beekstelsels betreffen de Wullebeek tussen Niel en Schelle en de Bosbeek te Boom. De Reetsesteenweg - Eikenstraat tussen Aartselaar en Reet vormt zowat de waterscheiding tussen de beekstelsels van de Grote Struisbeek en de Nielse beek.

Het oppervlaktewater in voornoemde beekstelsels kent een relatief gering debiet in kleine bovenstroomse deelbekkens. De grondwaterhuishouding wordt in de westelijke en centrale tracédelen beïnvloed door een ondoorlatende ondergrond die plaatselijk voor stuwwaterwerking zorgt. In het oostelijke tracédeel is de grondwaterhuishouding minder complex en van nature uit beter drainerend. De peilschommelingen van het grondwater zijn seizoensbepaald en variëren op een diepte van ca. 0,25 m gemiddeld 1 m.

4.1.1.3
BODEM EN ONDERGROND

De bodemgesteldheid rond het tracé van de N171 is uitgesproken lemig-zandig tot licht zandlemig, met uitzondering van het westelijke tracédeel, waar door ontgraving (kleiwinning) talrijke niet-natuurlijke bodemvariaties zijn tot stand gekomen. De overheersende bodemseries betreffen matig droge tot matig natte lemige zand- en licht zandleemgronden. De beekvalleien en enkele depressies vertonen een duidelijk vochtiger profiel.

In de ondergrond ontsluiten de tertiaire afzettingen onder een relatief dun quartair dek (ca. 0,5 tot 2 m), waarbij het bovenvlak van deze lagen nagenoeg overeenkomt met de huidige topografie. Enkel nabij de Rupelvallei is het quartaire dek dikker (tot ca. 7 m).



LANGZAAM VERKEER vzw

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

N

0 500 1000 1500 2000 Meters

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

ANALYSE RELIEF EN WATER
BODEM EN ONDERGROND

kaart 4.1.1.3

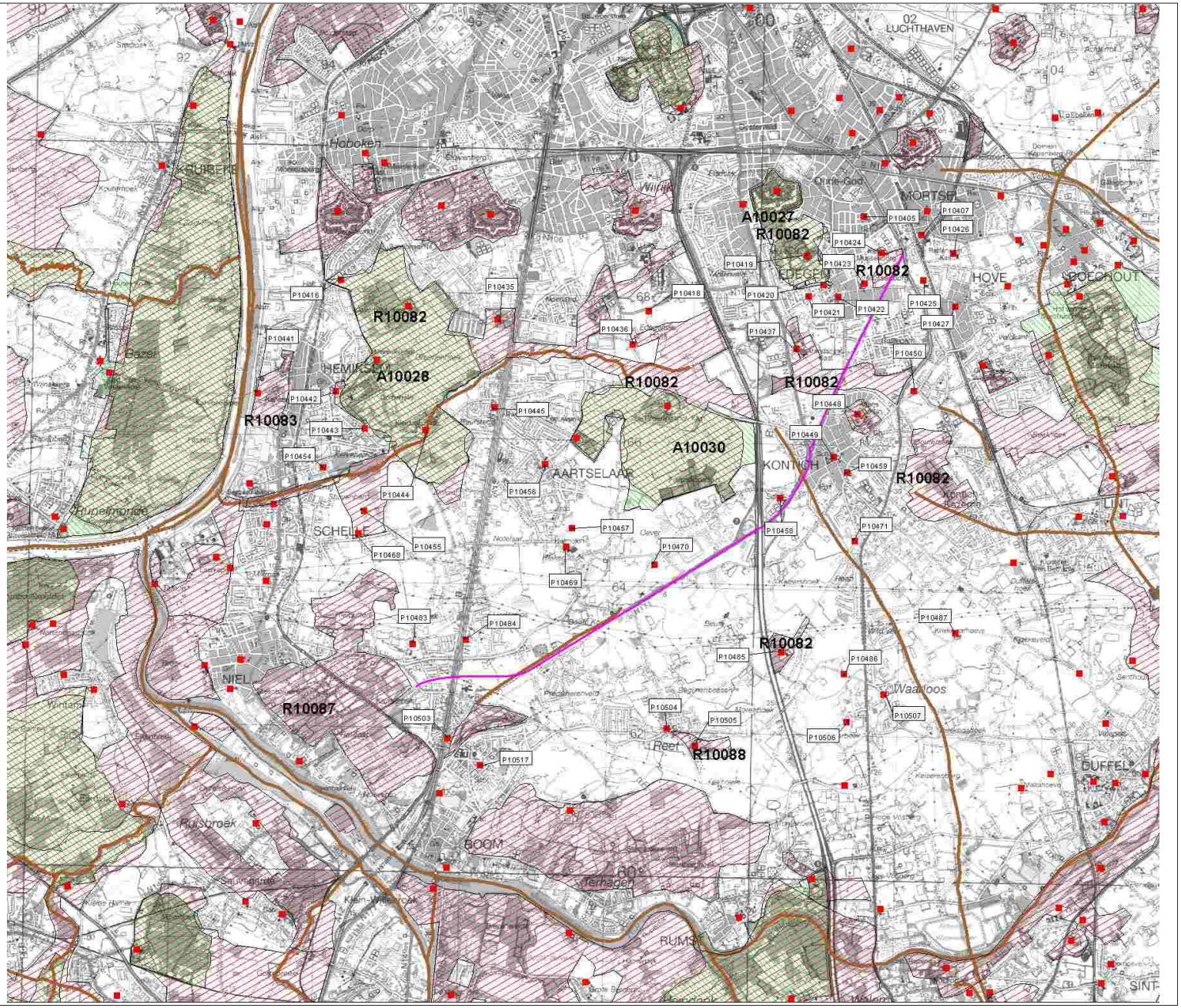
Van west naar oost worden langs het tracé van de N171 achtereenvolgens massieve kleien uit de Formatie van Boom nabij Schelle, Niel, Aartselaar en Boom (Lid van Terhagen en Lid van Putte) en fijne glauconiethoudende zanden uit de Formatie van Berchem nabij Hemiksem, Reet, Kontich, Edegem en Hove als lithostratigrafische eenheden onderscheiden.

4.1.1.4
CULTUURHISTORIE

De cultuurhistorische ontwikkeling van de regio rond het tracé van de N171 staat in relatie tot de aanwezigheid van relatief vruchtbare lichtlemige zandgronden die een vroege landbouwontginning toelieten. Bodemvondsten nabij Wilrijk en Wommelgem reveleren vroege bewoningsvormen vanaf de Nieuwe Steentijd.
De Frankische periode is, meer dan de Gallo-Romeinse, ingrijpend geweest voor de occupatie van het natuurlandschap, eerst vanuit geconcentreerde dorpssystemen, later gevolgd door lossere nederzettingspatronen, langsheen een nevelnetwerk van wegen. De belangrijkste veranderingen in het bewoningsstelsel voor het westelijke tracédeel gingen gepaard met de 19de eeuwse industrialisering vanuit de Antwerpse periferie, langsheen de Schelde en de Rupel. Voor wat betreft het oostelijke tracédeel situeren de belangrijkste veranderingen zich op de 19de en 20ste eeuwse residentiële stadsuitbreiding met landgoederen en villawijken.

De belangrijkste landschapsrelicten en erfgoedwaarden op mesoschaal zijn verbonden aan de industrieel-archeologische complexen van steenbakkerijen met schoorsteenrijen, droogloodsen en resterende kleigroeven nabij Hellegat, Noeveren en Terhagen (Niel-Boom) enerzijds en aan de 19de eeuwse fortengordel (forten V, VI en VII) rond Antwerpen en aan de talrijk verspreide en hoofdzakelijk 19de eeuwse kasteeldomeinen van o.m. Laarhof (Reet), Kleidaal en Solhof (Aartselaar), Groeningenhof en Den Oever (Kontich), Arendsnest, Ter Linden en Mussenborg (Edegem), Hoveberg, Kappenberg, Rattennest en Weyninckxhoven (Hove) anderzijds. De kern van een aantal domeinen gaat terug tot de middeleeuwse periode.

Overige belangrijke elementen op en langs het tracé van de N171 betreffen de lijnrelicten van oude spoorwegzates, o.m. de lijn Mortsel – Boom - Dendermonde met de aantakking op de lijn Antwerpen - Mechelen en de lijn Kontich - Lint, en enkele puntrelicten waaronder de Heimolen (Aartselaar).
Als belangrijke focale elementen in het gebied worden de woontoren van arch. Braem (Boom) en de massieve watertoren nabij Bonte Koe (Reet) aangegeven, naast een drietal west-oostverlopende hoogspanningsleidingen.



Ankerplaats A/...

Relictzone R/...

Lijnrelict L/...

Puntrelict P/...

LANGZAAM VERKEER vzw

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

N

0 500 1000 1500 2000 Meters

Streefbeeld N171

AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

ANALYSE CULTUURHISTORIE

kaart 4.1.1.4

4.1.1.5
FAUNA EN FLORA

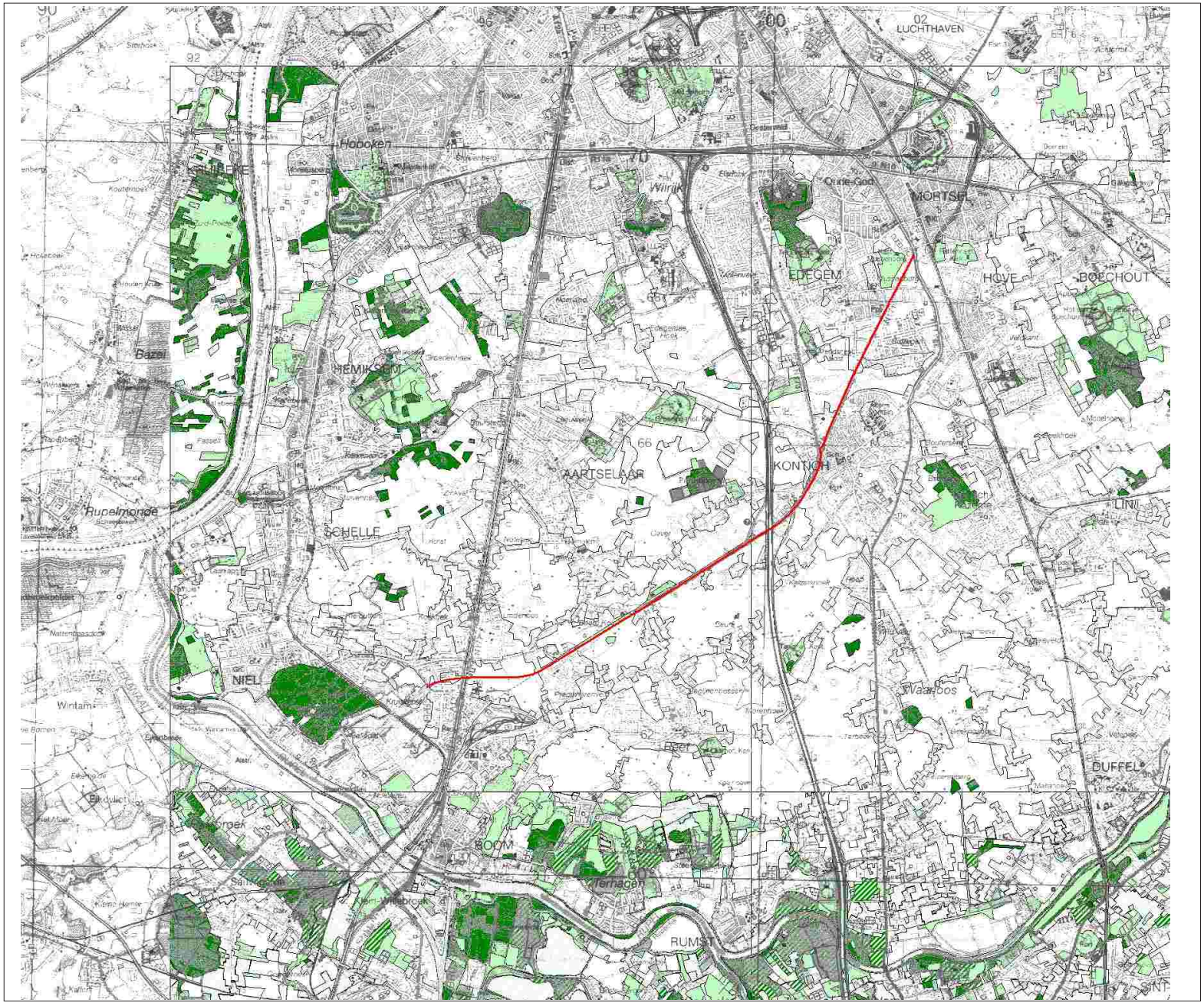
Fyto-geografisch behoort het onderzoeksgebied tot het Vlaamse District. De potentieel natuurlijke vegetaties en corresponderende vegetatie-eenheden zijn daarmee te situeren in de hoofdreeks van het eiken-berkenbostype op de hogere licht-zandleemgronden en het Elzenbroekbostype in de depressies en kleine beekdalen. In het sterk vergraven kleigroevengebied kan eventueel het Wilgenbroekbostype apart worden onderscheiden.

Naar vegetatiekenmerken en ecotooptypes worden nog slechts enkele bosrestanten aangetroffen met zuur Eikenbos ingeplant met Amerikaanse eik of gemengd met coniferen, o.m. nabij Hoge Zandvelden en Begijnenbossen (Reet). Lokaal worden de bosrestanten afgewisseld met tot dennen- of fijnsparaanplanten omgevormde bestanden, o.m. nabij Pannebossen (Kontich) of vervangen door kasteeldomeinen.
Er worden geen belangrijke beekbegeleidende biotopen meer vastgesteld, wat betekent dat het aandeel soortenrijke graslanden sterk is teruggelopen. Slechts zeer plaatselijk worden nog geïsoleerde beekdalbosfragmenten aangetroffen. Het betreft nitrofiele Elzenbossen, soms ingeplant met cultuurpopulier zoals in het Broekbos (Kontich). Andere terreinen worden ingenomen door ruderaal, verlaten grasland met opslag van allerlei aard. De talrijke verlaten spoorverbindingen vertonen geen uitzonderlijke spoorwegvegetaties met thermofiele vegetaties. Wel worden langs de verlaten spoorlijn op het grondgebied van Reet plaatselijk nog soortenrijke ruigten aangetroffen.[1]

Specifiek in het kleigroevengebied worden diepe eutrofe waters met weinig of geen waterplantenvegetaties aangetroffen, zoals bij Walenhoek (Niel). De steile wanden zijn spontaan begroeid met hellingbos en doornstruweel. De recentere terreininsnijdingen vormen taluds met elementen van droge soortenrijke ruigten en bremstruweel die veelal snel en kunstmatig worden overplant zoals bij Krekelenberg (Niel). Op de steriele gronden van (afgedekte) storten komt een spaarzame ruderale vegetatie voor.

Het intensief agrarische landgebruik met serreteelt, boomkwekerijen en akkers – sterk door bebouwing versnipperd - bevat nog slechts weinig kleine landschapselementen zoals poelen, (knot)bomenrijen en hoogstamboomgaarden. Dit geheel

[1] PIH (2001) Oude spoorwegberm Rumst, biotoopstudie in opdracht van de Gemeente Rumst. In deze nota wordt een overzicht geboden van aanwezige natuurwaarden op basis van een éénmalige plantenopname (169 soorten). De studie wijst op een vrij hoge socio-ecologische diversiteit en besluit dat het ecotoop een belangrijk en waardevol landschapselement vormt. De actuele waarden worden hoger ingeschat dan tot voor enkele tientallen jaren omwille van verhoogde structuurrijkdom van wilgenstruwelen en meer variatie in de bermvegetaties.



- Biologisch minder waardevol
- Biologisch waardevol
- Biologisch zeer waardevol
- Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen

LANGZAAM VERKEER vzw

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

N

0 500 1000 1500 2000 Meters

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

ANALYSE RUIMTELIJKE EN NATUURLIJKE STRUCTUUR

kaart 4.1.1.5

biedt, mogelijk met uitzondering van enkele kleine resterende concentraties, weinig leefplaatsen voor specifieke faunagroepen. De verlaten spoorwegverbindingen bezitten vermoedelijk slechts een bescheiden corridorfunctie voor specifieke diersoorten, gezien weinig volwaardige natuurkernen onderling worden verbonden.[2]

De grotere residentiële villatuinen, verspreide kasteeldomeinen en groenzones vormen daartegenover wel behoorlijk goed ontwikkelde leefgebieden.

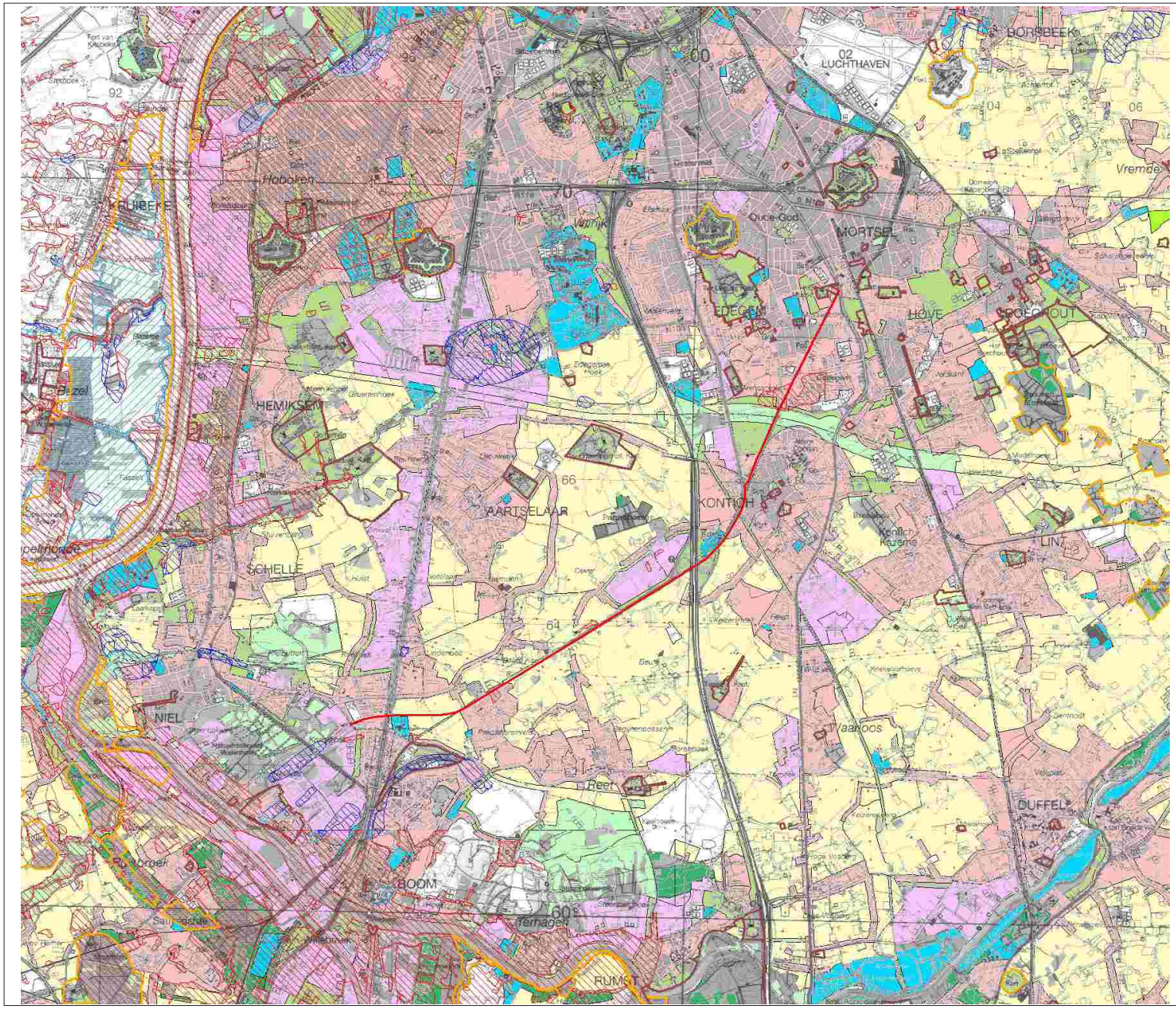
4.1.1.6
RUIMTELIJK-NATUURLIJKE STRUCTUUR
EN BIJBEHORENDE JURIDISCH BELEIDSMATIGE RANDVOORWAARDEN

De ruimtelijk-natuurlijke structuur ten zuiden van de stad Antwerpen is vrij verbrokkeld en bezit slechts langs de riviervalleien van Schelde en Rupel een zekere continuïteit van grotere eenheden natuur, waaronder de poldergebieden van Kruibeke – Bazel - Rupelmonde, van Hingene-Wintam en van Willebroek en het kleigroevengebied van Niel. De overige structuuronderdelen moeten gezocht worden onder de vorm van stapstenen, waaronder de zuidelijke fortengordel (Forten III tot VIII), de vallei van de Grote Struisbeek met de omgeving van Kleidaal te Hemiksem - Aartselaar en de omgeving van het Bos van Moretus te Boechout - Lint.

Een aantal van deze gebieden, waaronder de poldergebieden, de Forten III, V, VII en het Bos van Moretus zijn aangemeld als EU-habitatrichtlijngebieden. Overige gebieden, waaronder diverse kasteeldomeinen en sites met industrieel-archeologisch of militair-bouwkundig erfgoed hebben een beschermd statuut als monument, stads- of dorpsgezicht of landschap, bovenop het betreffende gewestplanstatuut.

Op mesoschaal kunnen in de nabije omgeving van het tracé van de N171, met uitzondering van het kleigroevengebied te Niel (Walenhoek), Rumst en Terhagen, bezwaarlijk ruime ecologisch relevante entiteiten met hoge actuele natuurwaarden worden beschouwd. Op microschaal kan de omgeving van de oude spoorweg te Reet wel als een brede en goed ontwikkelde lijnvormige entiteit met oude bosfragmenten worden aangehaald. De aanmerking van ecologisch relevante entiteiten situeert zich echter voornamelijk op potentiële natuurwaarden, met enerzijds het resterende landbouwgebied tussen Wilrijk, Aartselaar en Reet met het kasteeldomein van Groeningehof en de bosrestanten van Pannebossen, Hoge

[2] De nota PIH (2001), beschouwt de oude spoorwegberm te Reet wel als belangrijke migratieroute en fourageer- en nestplaats voor vogelsoorten, kleine zoogdieren en invertebraten. Indicatieve diersoorten hiervan worden niet aangegeven. Ook het gemeentelijk milieubeleidsplan Rumst 2002-2006, IGEAN (2002) hecht belang aan de natuurbehoudfunctie en beschouwt het gebied als één van de belangrijkste buffers tegen de oprukkende verstedelijking.



Gewestplanbestemmingen
- Woongebied
- Natuurgebied
- Bosgebied
- Landschappelijk waardevol agrarisch gebied
- Parkgebieden
- Agrarisch gebied met ecologisch belang
- Industriegebieden, ambachtelijke bedrijven en kmos
- Gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen

Speciale beschermingszones
- Habitatrichtlijngebied
- Beschermde monumenten en landschappen

Overstromingsgebieden
- Recent overstroomde gebieden
- Natuurlijk overstroombare gebieden
- Natuurlijk en recent overstoomde gebieden

LANGZAAM VERKEER vzw

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

N

0 500 1000 1500 2000 Meters

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

JURIDISCHE RANDBELEIDSMATIGE VOORWAARDEN

kaart 4.1.1.6

Zandvelden en Begijnenbossen en langs de oude spoorwegberm en anderzijds de vallei van de Edegemse beek tussen Edegem, Kontich en Lint, met ruimtelijke aansluitingsmogelijkheden op het Broekbos en het Bos van Moretus. Rumst behoort tot het buitengebied.

4.1.1.7
RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

Het tracé voor de N171 doorsnijdt over de volledige lengte een gebied met een grootstedelijk relatiepatroon (stadsgewest Antwerpen). Alle betrokken grondgebieden kunnen getypeerd worden als gemeenten onder sterke ruimtelijke druk. Het westelijke en centrale tracédeel, met de (deel)gemeenten Niel, Reet en Kontich, situeren zich binnen de demografische groeizone van de stad Antwerpen (banlieue), terwijl het oostelijke tracédeel met de (deel)gemeenten Edegem, Morstel en Hove reeds volop tot een ruimtelijk aaneengesloten stadsgeheel (agglomeratie) behoren en daarbinnen een duidelijk residentiële suburbane stadsrand vormen.
Op mesoschaal kan volgende bestaande ruimtelijk-economische structuur met onderscheid in industrie, handel, diensten, bewoning, groen- en recreatiezones worden onderscheiden:

Industrieterreinen en KMO-vestigingen

De industrieterreinen in de omgeving van het tracé voor de N171 vormen recente expansies, met in het westelijke tracédeel het industrieterrein Krekelenberg (Niel-Boom) en aansluitend het researchpark Waterfront (Niel) in uitbouw, en in het centrale tracédeel het industrieterrein Satenrozen (Kontich). Oude industriële steenbakkerijvestigingen komen, gemengd met bewoning, voor langs de rechter Rupeloever (Niel).

Overige ondernemingsactiviteiten komen, in combinatie met handel en diensten, voor nabij Molenbos langs de N173 Pr. Boudewijnlaan (Kontich), Blauwesteen langs de Mechelsesteenweg - Antwerpsesteenweg N1 (Kontich - Waarloos) en langs de Boomsesteenweg N177(Aartselaar).

Handelskernen

De kleinhandelsactiviteiten in de omgeving van het tracé voor de N171 zijn in hoofdzaak begrensd binnen de dorpskernen. Grootwarenhuisactiviteiten komen verspreid voor met inplantingen langs de Boomsesteenweg en de Mechelsesteenweg.

Diensten

De dienstverlening in de omgeving van het tracé voor de N171 bestaat uit op zich staande voorzieningen met klemtoon op verzorging en onderwijs. Langs het westelijke tracédeel treft men het Academisch Ziekenhuis H. Familie (Reet) aan, langs het centrale tracédeel het Sint-Ritacollege en het Atheneum (Kontich), en aan het oostelijke tracédeel de Kliniek Sint-Jozef (Mortsel).

Nederzettingsstructuur Bewoning

Het bewoningspatroon in de omgeving van het tracé voor de N171 is afwisselend geconcentreerd en verspreid, met zowel gemengde als zuiver residentiële bewoning.
Geconcentreerde gemengde bewoning vertrekt in het westelijke tracédeel vanuit de kernen van Niel, Boom, Aartselaar, Reet en Rumst, en zet zich door in nieuwe concentraties langs de grote invalswegen met o.m. Kruiskenslei (Boom), Koekoek en Lindenbos (Aartselaar). Deze concentraties worden onderling verbonden, met verspreide bewoning langs de Matenstraat (Niel) en de Pierstraat - Eikenstraat (Reet). Residentiële bewoning komt er voor nabij Predikherenvelden - Schensbossen (Reet), wijk Kleine Paependaelen, wijk Reet Statie, Sint-Janstraat, Sint-Jozefstraat.

Kontich omvat rond het centrale tracédeel een relatief geconcentreerde bewoning, eveneens met verspreide bewoningslinten langs de Groeningenlei, Pierstraat en Keizershoek (Kontich). Rond Reep en Wild Veld (Kontich) komt residentiële bewoning voor.
Het oostelijke tracédeel omvat sterk geconcentreerde bewoning met afwisselend gemengd en residentieel karakter. Gemengde bebouwing komt daar voor in de kernen van Edegem en Hove en in nieuwe concentraties nabij Buizegem (Edegem), terwijl een nadrukkelijk residentieel karakter wordt waargenomen nabij Mussenberg – Cappenberg - Hoveberg (Edegem - Hove) en Weyninckshoven (Hove).

Groen- en recreatiezones

De middelgrote groen- en recreatiezones voor de omgeving van het tracé van de N171 zijn eerder ingesloten door bewoning en/of verzorgende functies, met slechts beperkte relaties tot rest-landelijke gebiedsdelen.
Te Niel aan het westelijke tracédeel bevindt zich het natuurreservaat Walenhoek in het kleigroevengebied, alsook een naar typologie gelijkaardig gebied nabij Terhagen te Rumst en Boom. Nog bij het westelijke tracédeel is het Bosbeekpark (Boom) tussen bebouwing in gelegen. Het tracé loopt door een recreatiegebied in de wijk Kleine Paependaelen en door een groene recreatiezone aan de wijk Predikherenvelden.

Verder langs het centrale tracédeel worden op mesoschaal de omgeving van het Kasteel Groeningehof in openruimterelatie met de Pannenbossen (Kontich) en het Broekbos (Kontich) in beschouwing genomen.

4.1.2
RUIMTELIJK-FUNCTIONELE ANALYSE MICRONIVEAU

Landschappelijk zijn in het beschouwde deel van de N171 volgende beelden waarneembaar (van west naar oost):

4.1.2.1
WEGVAK HELLEGAT - SPOORWEGBRUG LIJN 52 (GEREALISEERD)

Dit tracédeel (ca. 750 m) vormt een verdiept gelegen wegvak (2x1 met afwisselend vrij- en aanliggende fietspaden) met aan beide zijden jonge bedrijfsexpansies op de industriezone Krekelenberg en een recente inplanting van een rioolwaterzuiveringsinstallatie. Ten behoeve van de doorgang onder de spoorweg is het bestaande wegvak ingesneden en begrensd door steile grazige taluds. Het wegvak takt haaks aan op de verhoogd gelegen Boomsestraat (Niel) met perspectief op een recent pompstation. In het wegvak komt een T-kruispunt voor met de industrieweg (Niel).

4.1.2.2
WEGVAK SPOORWEGBRUG LIJN 52 – MATENSTRAAT - 'S HERENBAAN (GEDEELTELIJK GEREALISEERD)

Dit tracédeel (ca. 600 m) overlapt met de Potaardestraat (Niel) (2x1 met aanliggende fietspaden, plaatselijk ontbrekend) met aan beide zijden fragmentaire bebouwing (doorgaans arbeiders- en burgerwoningen met twee bouwlagen) en aanzetten tot recente bedrijfsexpansie. Ten behoeve van de onderdoorgang onder de spoorweg is het bestaande wegvak ingesneden en begrensd door grazige taluds.

4.1.2.3

WEGVAK MATENSTRAAT - 'S HERENBAAN - BOOMSESTEENWEG (NIET GEREALISEERD)

Dit tracédeel (ca. 500 m) vormt een ingesloten strook met spontane boomopslag, rietland, kleine waterpartijen, natte bosrestanten en ruderale vegetatie, die alle deel uitmaken van de vervaagde vallei van de Nielse beek. Het geheel sluit aan op een groenzone bij de wijk Kleine Paependaelen (Rumst) en wordt als speelzone benut. Een voetwegverbinding tussen de wijken Koekoek en Kruiskenslei kruist het wegvak. De aanliggende bebouwing is heterogeen (burgerwoningen,villa's en lage appartementen met twee tot drie bouwlagen, afgewisseld met industrie- en handelsvestigingen met een bouwlaag).

4.1.2.4

WEGVAK BOOMSESTEENWEG - PREDIKHERENHOEVESTRAAT (NIET GEREALISEERD)

Dit tracédeel (ca. 1100 m) doorsnijdt open grasland met fragmentaire perceelsrandbegroeiing, maakt deel uit van de vallei van de Nielse beek, en wordt gekruist door een west-oostverlopende hoogspanningsleiding. Het gebied wordt ook gekenmerkt door de aanwezigheid van knotbomenrijen en extensief gebruik van open weidelandschap. Zuidwaarts bevindt zich een functioneel-recreatieve ontsluiting op een oude spoorwegzate, begeleid door een dichte, smalle houtkantbegroeiing. Een voetwegverbinding tussen de Pierstraat (Reet) en de Predikherenhoevestraat (Reet) dwarst het wegvak. De omgevende bebouwing is heterogeen (agrarische bewoning en verderop gelegen villa's met een tot twee bouwlagen, afgewisseld met verzorgings- en onderwijsinstellingen). Langsheen de spoorwegbedding zijn eveneens scoutslokalen gelegen (meer dan 600 leden).

4.1.2.5

WEGVAK PREDIKHERENHOEVESTRAAT – PIERSTRAAT / EIKENSTRAAT (NIET GEREALISEERD)

Dit rechtlijnige tracédeel (ca. 1650 m) bevindt zich op een oude spoorwegzate, gebruikt als functioneel-recreatieve ontsluiting, voorzien van een brede houtkantbegroeiing met plaatselijk aansluitende, overwegend natte bosfragmenten. Ook drogere, natuurlijke bosfragmenten komen voor (eikenbos). Het geheel sluit aan op een bescheiden groen- en sportrecreatiezone bij de wijk Predikherenvelden (Reet) en wordt via talrijke paden als speelzone benut. Lokaal bevindt zich een klein composteringsterrein. Het tracédeel dwarst de kleine vallei van de Varenloop met verspreid bodemgebruik van overwegend grasland met perceelsrandbegroeiing, afgewisseld met akkerland en boomkwekerijgronden, en wordt gekruist door een dubbele west-oostverlopende hoogspanningsleiding. De omgevende bebouwing is verspreid (agrarische bewoning, burgerwoningen en geconcentreerde residentiële villa's met een tot twee bouwlagen en een massieve watertoren).

4.1.2.6
WEGVAK PIERSTRAAT / EIKENSTRAAT - E19 (GEREALISEERD)

Dit rechtlijnige tracédeel (ca. 2200 m) bevindt zich op een oude spoorwegzate (2x2 rijstroken met middenberm) en is voorzien van brede niet-natuurlijke bufferbegroeiing op zij- en middenbermen, met plaatselijk aansluitende bosfragmenten. Aan de noordzijde bevinden zich jonge bedrijfsexpansies op de industriezone Satenrozen. Het wegvak wordt gekruist door een west-oostverlopende hoogspanningsleiding. De omgevende bebouwing is heterogeen (afwisselend agrarische bewoning met serrebouw, burgerwoningen en residentiële villa's, en een kasteel met een tot twee bouwlagen en volumineuze bedrijfsgebouwen).

4.1.2.7
WEGVAK E19 - GROENINGENLEI (GEREALISEERD)

Dit tracédeel (ca. 500 m) bevindt zich op een oude spoorwegzate (2x2 rijstroken zonder middenberm) en is voorzien van smalle niet-natuurlijke bufferbegroeiing op de zijbermen. Het tracédeel kruist de kunstmatig omgeleide bovenloop van de Mandoerse beek met verspreid bodemgebruik van overwegend grasland, afgewisseld met akkerland, ingepalmd door stevige bewoningsconcentraties.

De omgevende bebouwing is zeer heterogeen (afwisselend volumineuze bedrijfsgebouwen, burgerwoningen en villa's met één tot twee bouwlagen, afgewisseld met onderwijs- en verzorgingsinstellingen).

4.1.2.8
WEGVAK GROENINGENLEI – KONTICHSTRAAT / EDEGEMSESTEENWEG (GEREALISEERD)

Dit tracédeel (ca. 1200 m) bevindt zich op een oude spoorwegzate (2x2 rijstroken zonder middenberm) en is plaatselijk voorzien van smalle niet-natuurlijke bufferbegroeiing op zijbermen. Het tracédeel kruist de bovenloop van de Edegemse beek met verspreid bodemgebruik van overwegend grasland met plaatselijk nog openzichtrelaties, elders ingepalmd door stevige concentraties van bewoning, bedrijvigheid en onderwijsinstellingen. De omgevende bebouwing is zeer heterogeen (afwisselend volumineuze bedrijfsgebouwen, burgerwoningen en villa's met een tot twee bouwlagen, afgewisseld met lage en hogere appartementsgebouwen met drie tot zeven bouwlagen en onderwijsinstellingen).

4.1.2.9
WEGVAK KONTICHSTRAAT / EDEGEMSE STEENWEG – MECHELSESTEENWEG (GEREALISEERD)

Dit tracédeel (ca. 1900 m) overlapt met de Boniverlei (Edegem), bevindt zich op een oude spoorwegzate (1x2 rijstroken met middenberm) en is plaatselijk voorzien van laanbegroeiing op zij- en middenbermen.

De omgevende bebouwing is heterogeen (afwisselend burgerwoningen, arbeiderswoningen, gewone en residentiële villa's en kastelen met een tot twee bouwlagen afgewisseld met lage en hogere appartementsgebouwen met drie tot zeven bouwlagen).

4.2
ANALYSE VERKEERSSTRUCTUUR OP MACRO- EN MESONIVEAU

4.2.1
GEMOTORISEERD VERKEER

4.2.1.1
VERKEERSAANTREKKENDE EN –GENERERENDE LOCATIES

In het projectgebied bevinden zich talrijke bedrijventerreinen, die een verkeersaantrekkende functie hebben. Zo werken op het bedrijventerrein van Satenrozen (KMO en industrie) volgens de recentste cijfers van de GOM-Antwerpen, 1262 werknemers. Daarnaast blijkt eveneens dat de bezettingsgraad van deze terreinen aan de hoge kant ligt, enkel het researchpark te Niel heeft nog een redelijke uitbreidingsmarge (slechts 7.6 ha van de 22.2 zijn bezet). Het vigerende gewestplan voorziet echter geen nieuwe zones voor industrie of KMO-vestigingen. Op de andere industrieterreinen Krekelenberg I en Blauwe Steen werken respectievelijk 1327 en 1723 werknemers.

Opvallend is de ligging van de huidige bedrijvenzones, die hoofdzakelijk langsheen de belangrijkste verkeersaders gesitueerd zijn. Een uitzondering hierop zijn de KMO-zones Catenberg en Stuyvenbergh in de gemeente Rumst.

4.2.1.2
HUIDIGE BELASTING WEGENNET DOOR GEMOTORISEERD VERKEER

Op basis van deze onderzoeken uit het onderzoeksrapport kan men voor de N171 volgende conclusies trekken (alle getallen refereren naar werkdagen en werkdaggemiddeldes):

- Aan het begin van de N171, ter hoogte van de Keizershoek in Kontich, is er in 2002 een continue slangtelling gehouden. Hieruit blijkt dat er op een etmaal tijdens een werkdag 23.165 pae worden geteld in beide rijrichtingen. Tijdens het drukste uur (8u – 9u) worden er 2.662 pae geteld (11,5%). Tijdens de ochtendspits gaat de verkeersstroom overwegend richting E19, tijdens de avondspits overwegend naar A12.
- Op basis van tellingen in 1995 kan men concluderen dat op het grondgebied van Kontich het stuk van de N171 tussen de E19 en de N173 het drukste is. Op dat kruispunt krijgt men bijna een gelijke verdeling over de N173 en de N171 (de N171 overweegt lichtjes). Op dit segment werden tijdens de avondspits (15u30 – 17u30) 2.265 wagens geteld. Indien men rekening houdt met een toename van 2% per jaar (Vlaams gemiddelde), komt men voor 2002 uit op een kleine 2.600 voertuigen.

- Op basis van slangtellingen die uitgevoerd zijn in 2001 langs de Boniverlei in Edegem, kan men concluderen dat de etmaalintensiteit op een werkdag in beide rijrichtingen samen 13.866 pae bedraagt. De hoogste intensiteiten vindt men tussen 17 uur en 18 uur, met 1.314 pae in beide rijrichtingen samen (9,5 % van de dagintensiteiten). Tijdens de ochtendspits gaat de verkeersstroom vooral naar de E19 toe, terwijl de verkeersstroom tijdens de avondspits vooral naar de N1 gaat.
- Langs de Matenstraat in Niel, die een belangrijke verbindingsas vormt naar de A12, in het verlengde met de Pierstraat bedroeg de intensiteit in 2000 11.269 voertuigen per etmaal. Ten opzichte van 1994 is het verkeer met 10% toegenomen (1,68% per jaar). Het aandeel van het zwaar verkeer bedraagt ongeveer 9%.
- De dagintensiteit langs de N177 bedraagt op een gemiddelde werkdag 6.215 voertuigen richting Antwerpen en 7.156 voertuigen richting Brussel. In de richting van Antwerpen is het drukste uur tussen 17u en 18u: dan worden er 501 voertuigen geteld. In de richting van Brussel is het drukste ogenblik tussen 8u en 9u: dan worden 660 voertuigen geteld.

4.2.2
OPENBAAR VERVOER

4.2.2.1
HUIDIGE BEDIENING

In het gebied Boom - Antwerpen

- De A12 wordt momenteel gebruikt door de streekbuslijn 50.0 (Antwerpen - Boom - Rumst - Mechelen), 50.1 (Antwerpen - Aartselaar - Reet - Rumst) en 50.2 (Antwerpen - Aartselaar - Reet - Boom).
- De lijn 50.0 is een stamlijn met een halfuurfrequentie tijdens de daluren. De lijn 50.1 en 50.2 zijn ontsluitingsroutes voor het gebied met de kernen Aartselaar, Reet, Rumst en die dit gebied o.a. ook met Boom in verbinding stellen. Tussen Aartselaar en Antwerpen verhogen zij de frequentie van de stamlijn tot een bus per kwartier. Tijdens de spitsen rijdt de combinatie 50.0-50.1-50.2 ongeveer 5 à 6 maal per uur.
  Lijnen 50.1 en 50.2 kruisen de N171.
- In het gebied rijden ook twee diensten met enkele spitsritten: lijn 50.7, een sneldienst van Rumst via Reet, de N171 en de E19 naar Antwerpen, en lijn 50.8 van Mechelen via E19 tot Rumst - Reet - Aartselaar - Hemiksem - Schelle.

Gebied Boom - Kontich

- Buslijn 13a: Lier - Boom via Kontich en het industriepark Satenrozen. Deze lijn bestaat vooral uit doelgroepgerichte ritten (vooral schoolritten) over een gedeelte van het traject, en is voor niet-gewoontegebruikers van geen enkel nut, en zelfs als natransportmiddel van/naar het station Kontich is het nut van de huidige dienstregeling erg beperkt. Voor deze lijn wordt momenteel een alternatief uitgewerkt dat vanaf september 2002 in voege komt onder volgende lijnnummers (voorlopige versie):
- 130: Lier Veemarkt - Lint - Kontich station - Kontich Kerk - Edegem - UZ-Wilrijk (omgeving Bist);
- 131: Kontich St.-Rita-Kerk-Edegem-UZ-Wilrijk schoolspitsversterking;
- 132: Lier - Kontich - Satenrozen - Boom: functionele spitsritten;
- 133: Kontich - Aartselaar - Hemiksem - Schelle: schoolspitsritten.

Gebied Kontich-Edegem-Mortsel

De N171 wordt ter hoogte van Buizegem voor enkele tientallen meter gebruikt (overgestoken) door de zeer frequent rijdende stadsbuslijn 32, en ter hoogte van de Hovestraat door buslijn 295 (halfuurdienst).

De huidige lijn 295 wordt gereorganiseerd en vervangen door volgende lijnen

- 190: Antwerpen - Kontich (id. als nu), verlengd via industriepark Blauwe Steen naar station Kontich (klokvaste uurdienst);
- 191: Antwerpen - Kontich via de E19 (id. als de huidige sneldiensten op het spitsuur)
- 192: Antwerpen - Kontich - industriepark Blauwe Steen - Waarloos (spitsuurdienst);
- 193: Antwerpen - Kontich (id. als nu), verlengd tot Satenrozen (spitsuurdienst);
- 195: Antwerpen - Kontich Reepkenslei - Waarloos (klokvaste uurdienst, versterkt tijdens de spitsen);

De N171 vanaf de N1 tot aan de carpoolparking aan de E19 is genoemd als één van de alternatieve tracés (het best scorende) voor de aanleg van de tram-stamlijn 15.

De carpoolparking in Kontich wordt bedient door een snelbus op de E19.

4.2.2.2
SPOORWEG

In het studiegebied resten twee spoorlijnen van wat ooit een erg dicht net was:

- Spoorlijn 52 Antwerpen – Boom – Puurs. Deze wordt nu bediend met een klokvaste stoptrein om het uur, maar niet op zaterdag en zondag. Het bochtige en langere tracé met topsnelheid 90 km/h is debet aan de wat langere reistijd en aan het vrij hoge tarief. De twee stations die lijn 52 zouden moeten 'maken', Boom en Antwerpen-Zuid, bieden weinig opportuniteiten als instap naar verbindende niveaus of als draaischijf onder de vorm van aansluitingen. Ook de aanknoping van de Boomse stationsomgeving op het stadscentrum is nog altijd benedenmaats. De omzetcijfers op deze lijn zijn dan ook eerder laag te noemen.
- Spoorlijn 25/27 vormt de oostelijke ruggengraat van het gebied. Door de geplande verbetering van de bediening van het station Kontich zal dit station zijn invloedssfeer sterk verruimen. Om ook het station Hove bruikbaarder te maken in grotere kring, is de uitbouw van een tangent-busverbinding Edegem – Hove - Boechout noodzakelijk.
  Voor de Mortselse stations breken wellicht andere tijden aan. Door het gebruik van lijn 25 door snelle, doorgaande treinen (IC, HST aan 160 km/h) zullen de stoptreinen moeten 'opgeschoven' worden naar lijn 27. Dit betekent dat de stoptreinen niet meer in Mortsel-Oude God zullen stoppen, maar wel in Mortsel-Liersesteenweg. De bestemmingshalte die Oude God potentieel is, wordt dus vervangen door een halte met een behoorlijk groot herkomstgebied (oost-Mortsel en west-Boechout). Het station Oude God zou ter vervanging worden aangedaan door IR-diensten. Dat brengt een belangrijke attractieverhoging mee op de relaties naar Mechelen, Brussel en naar het noorden van Antwerpen enz. Maar dit zorgt tegelijk voor een dubbelzinnige context: bijvoorbeeld 's morgens vertrekken in Oude God en 's middags aankomen in de andere halte. Beide stationsomgevingen kunnen wel onder belangrijker parkeerdruk komen te staan. Een optimale aansluiting op het tram- en busnet (voortransport) is daarom noodzakelijk.

4.2.3
BOVENLOKALE FIETSSTROMEN

In het provinciaal fietsroutenetwerk zijn volgende straten geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute:

- Pierstraat;
- Eikenstraat - 's Herenbaan;
- Matenstraat;
- Boniverlei;
- Pr. Boudewijnlaan.

Knelpunten en opportuniteiten die in het vervolg van de studie bekeken moeten worden zijn:

- de aansluiting van de nieuwe en uit te breiden activiteiten op het netwerk (Krekelenberg II, wetenschapspark Niel, ziekenhuis Reet);
- aanleg van nieuwe fietsverbindingen bij doortrekking N171/N177.

4.2.4
VOETGANGERSSTRUCTUUR

Uit de Atlas der Buurtwegen leren we dat het gebied afgebakend tussen de Pierstraat - ' s Herenbaan – Molenstraat en Eikenstraat ontsloten wordt door een fijnmazig netwerk van buurtwegen. Er zijn een vijftal aansluitingen met het tracé van de N171. Een aantal van deze wegen fungeert als ontsluitingsweg voor verkavelingen. De mogelijkheid bestaat om de woonwijk Lindebos in Aartselaar via een voetweg te verbinden met het gemeentelijke park in Boom.

Op het grondgebied van Kontich en Edegem is dit netwerk minder sterk vertakt.

4.2.5
ONGEVALLEN

Op basis van het ongevallenpatroon tijdens de periode 1997-1999 komen drie gevaarlijke punten (prioriteitswaarde[3] > 15) naar voren op het bestaande tracé van de N171:

- het kruispunt N171 - Keizershoek (aan het bedrijventerrein Satenrozen): prioriteitswaarde 56 (prioriteitsbepaling dateert van voor het beveiligen van het kruispunt);
- het kruispunt N171 – De Villermontstraat (Kontich): prioriteitswaarde 39 (prioriteitsbepaling dateert van voor het beveiligen van het kruispunt);
- het kruispunt N171 – Pierstraat (Kontich), prioriteitswaarde 23.

Ook het knooppunt van de N171 met de E19 is in feite een gevaarlijk punt (tal van ongevallen op beperkte afstand van elkaar). Verder is er nog een concentratie aan ongevallen waar te nemen ter hoogte van het kruispunt met de Molenstraat. Het kruispunt van Molenstraat, N171 en N173 blijkt ook een onveilig punt te zijn voor fietsers.

Ter hoogte van de bebouwing te Buizegem zijn ook heel wat ongevallen waar te nemen, ook met fietsers. Ten slotte vinden we op de Mechelsesteenweg te Mortsel ter hoogte van het kruispunt met de Boniverlei (N171) nog een ongevallenconcentratie.

Langsheen de A12 stippen we het kruispunt met Pierstraat en 's Herenbaan aan, met respectievelijk een prioriteitswaarde van 20 en 26.

---

[3] Gewogen ongevallen aantal: aantal lichtgewonden + (3 x aantal zwaar gewonden) + (5 x aantal dodelijk gewonden)

5
PROBLEEMSTELLING

5.1
PROBLEEMSTELLING OP HET REGIONAAL VLAK

In het gebied tussen de N10 en de A12 doen zich heel wat dwarsrelaties voor binnen het bestaande autonetwerk.

- Boechout – Hove – Edegem - UZA;
- Lier – Kontich – Aartselaar.

Gevreesd wordt dat na de doortrekking van de N171 de dwarsrelatie Boom – Kontich – Edegem - Mortsel zal toenemen.

In het projectgebied, dat gelegen is in een van de zwaarst belaste delen van de Vlaamse Ruit, zowel qua bevolkingsdichtheid als qua tewerkstelling en pendelverkeer, heeft het openbaar vervoer een evident belangrijke taak op zich te nemen. Elke verhoging van het marktaandeel ervan kan een wezenlijke bijdrage leveren tot het verkleinen van de congestiekans op het hoofdwegennet, maar ook op het lokale wegennet.

Het openbaar vervoer is echter niet concurrentieel met de auto. Op niveau van het streekvervoer ontbreekt een zekere gelaagdheid. In het verstedelijkte randgebied waartoe het projectgebied hoort is er vooral nood aan een tangentieel steunnet, omdat net dat soort relaties de laatste decennia geweldig is toegenomen. Het autoverkeer heeft hier een vrijwel absoluut monopolie wegens het ontbreken van een valabel alternatief. Het tangentiële wegennet is in de vorige decennia immers niet uitgebouwd zoals dat met de radialen gebeurd is, en dat kan ook niet meer zonder zeer belastende gevolgen voor het ruimtegebruik en het woonklimaat in de stadsrand.

hoofdweg

primaire weg, type II

secuncaire weg, type I

secundaire weg, type III

lokale weg type I

spoorweg / spoorwegovergang

congestie E19

congestie slechte doorstroming OV

onduidelijkheid in categorisering R11: bepaalde delen = primaire weg cat. II

knelpunt / overgedimensioneerd kruispunt

handelslinten conflicten ontsluiten >< verbinden

toenemende N-Z-verkeersdruk concurrentie met fietsas en openbaar vervoer

omleidingsweg tussen N12 en N171 Kontich en Edegem

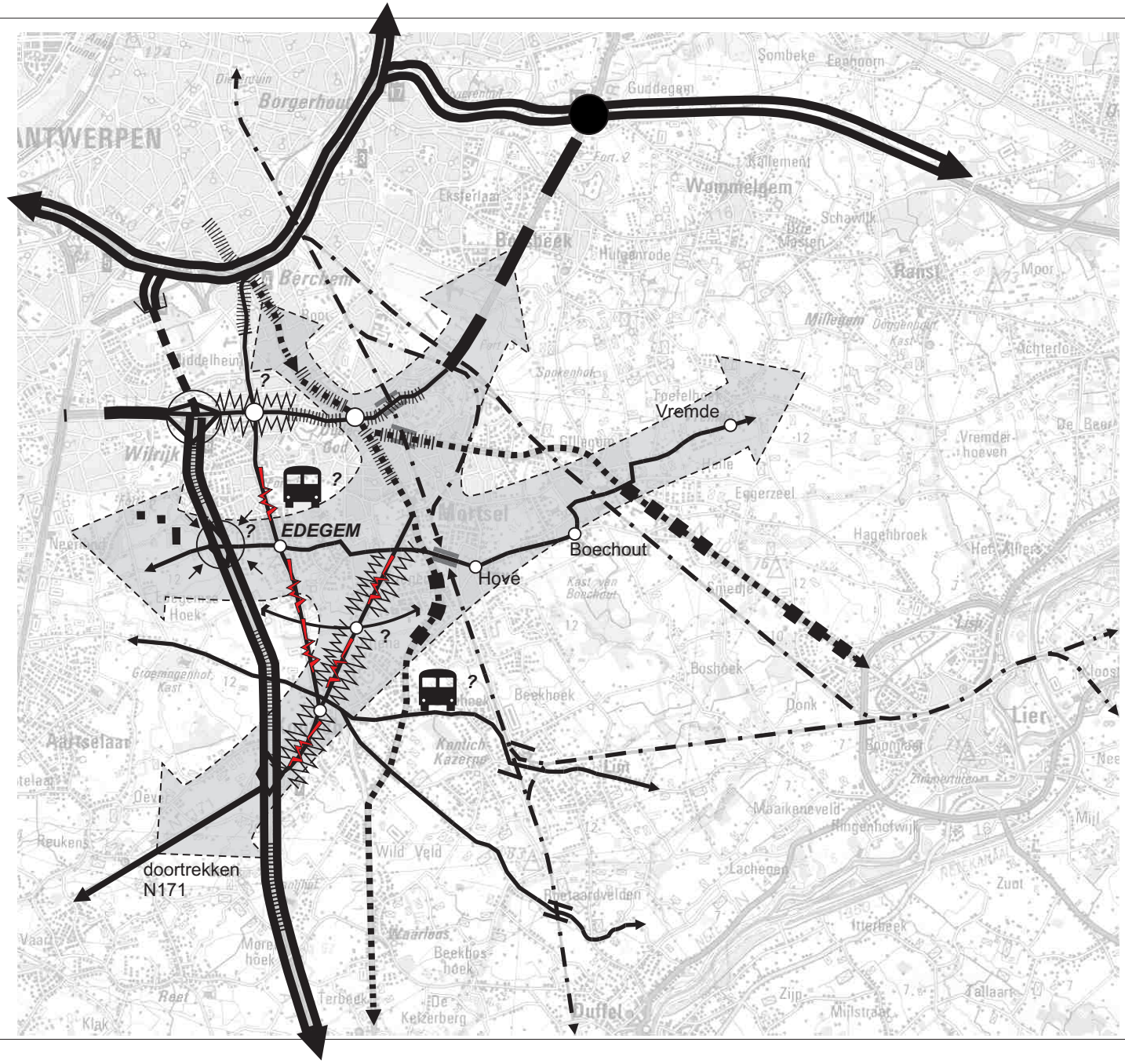
druk om onvolwaardige op- en afrit te openen

geïsoleerde ligging UIA / UZA, moeilijke bereikbaarheid OV

vertrammen busbaan openbaarvervoeras

barrièrewerking gewestweg

sluiproute



N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | november 2003

PROBLEEMSTELLING
Regionale verkeersstructuur / ruimtelijke structuur

kaart 5.1

5.2
PROBLEMEN EN KANSEN IN DE OMGEVING VAN DE N171

5.2.1
NIEUWE BOVENLOKALE AANPAK MOBILITEIT GEWENST MAAR NIEUWE CONCEPTEN NOG NIET GEACCEPTEERD

Er is consensus over de noodzaak om mobiliteitsproblemen ook op een bovenlokaal streekniveau aan te pakken, gelet op de algemeen aangevoelde problemen in de mobiliteit van de Vlaamse Ruit en de zuidelijke ligging ten opzichte van het stedelijke gebied van Antwerpen. Mortsel hanteert hier de meest verregaande concepten voor sturing van de mobiliteit.

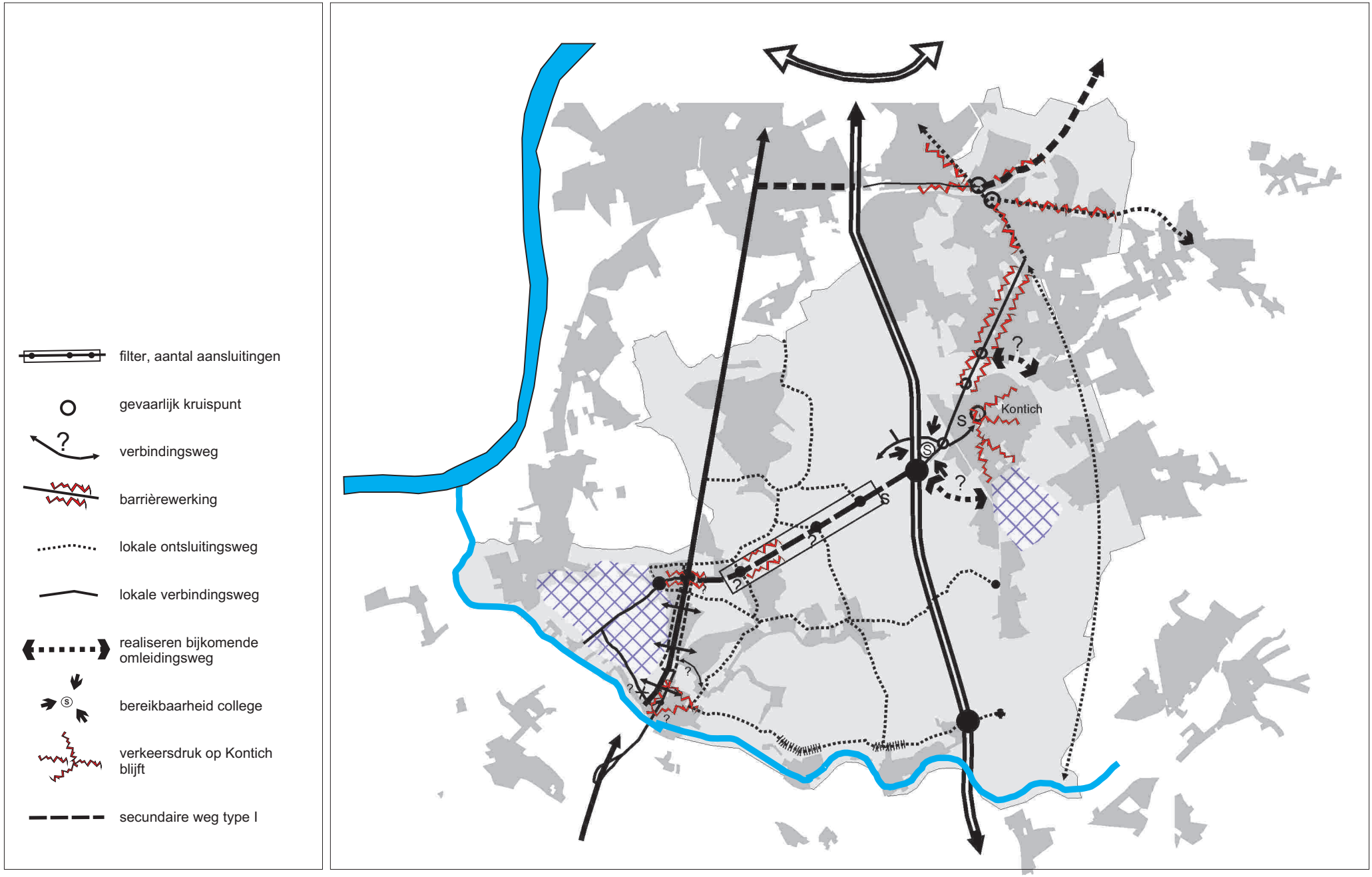
5.2.2
POSITIEVE EFFECTEN VAN N171 OP ONDERLIGGENDE WEGENNET OVERSCHADUWD DOOR MOGELIJKE PROBLEMEN VAN HET NIEUWE TRACÉ

Voor de gemeenten Boom en Niel biedt een nieuwe ontsluiting naar het hoofdwegennet meer ontwikkelingsmogelijkheden voor Krekelenberg. Anderzijds wordt ook de verkeersleefbaarheid in de Pierstraat en de 's Herenbaan verbeterd. Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en veiligheid is ook een doelstelling die de gemeente Aartselaar onderschrijft. De Pierstraat kan dan opnieuw een lokale woonstraat worden in plaats van een drukke verkeersweg.

Rumst daarentegen vreest dat het slechts een verschuiving is van het probleem. Na doortrekking worden rustige woonwijken geconfronteerd met een expresweg in hun achtertuin. Bovendien heeft het open landschap waar de weg doorloopt ook een recreatieve waarde voor de bewoners.

5.2.3
EFFECT VAN DOORTREKKING N171 OP VERKEERSDRUK IN OOSTELIJK TRACÉ ONBEKEND

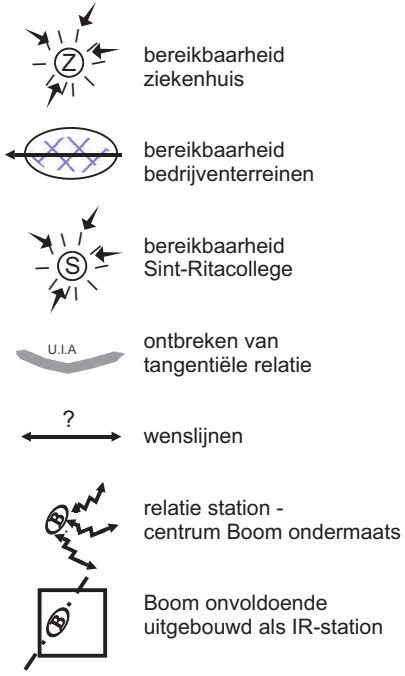
Het huidige beeld van de expresweg (2x2 met brede middenberm) zorgt ook voor problemen. In Edegem, Kontich en Mortsel wordt immers gevreesd dat na het doortrekken van dergelijk profiel de verkeersleefbaarheid langs het tracé problematisch wordt. De gemeenten Rumst, Edegem, Mortsel en Kontich tonen begrip voor een verbeterde ontsluiting van Krekelenberg, maar denken dat daarvoor geen grootschalige infrastructuur nodig is. Het optimaliseren van de A12 en een



Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

VERKEERSPROBLEMEN DOORTREKKING N171

kaart 5.2a



N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

PROBLEEMSTELLING OPENBAAR VERVOER

kaart 5.2b

goede aansluiting van Krekelenberg op de A12 zou voldoende moeten zijn. De gemeenten eisen duidelijke cijfers en onderzoek over de te verwachten effecten van de verlenging op de verkeersdruk.

5.2.4
IMPACT TRAM OP VERKEERSLEEFBAARHEID NIET BEKEND

In Edegem, Kontich en Mortsel doen zich conflicten voor binnen een meer stedelijk landschap. In Mortsel wordt de tram ingezet om het openbare domein in te richten als aantrekkelijke hoofdstraat. De gemeente Mortsel streeft ernaar het debiet van de weg te verminderen door een herverdeling van de publieke ruimte. Dit is een beleidsoptie die ook kan worden doorgetrokken naar Edegem en Kontich. Beide gemeenten streven eveneens naar een downgrading van de Boniverlei. De gemeenten Kontich, Mortsel, Edegem, Rumst pleiten voor een downgrading van de bestaande expresweg tussen de E19 en aansluiting met de Pierstraat.

5.2.5
IMPACT OP LANDSCHAP NIET BEKEND

Aan de westelijke kant van het tracé doen zich conflicten voor met de integratie van de weg in het landschap waar natuurwaarden, beekvalleien, kleine landschapselementen bijzondere aandacht verdienen. Alle actoren eisen een goede landschappelijke inpassing van de weg.

Rumst verzet zich fundamenteel tegen het aansnijden van open ruimte voor een nieuwe weg.

Het feit dat de reserveringsstrook een breedte heeft van 250 m laat toe om naar creatieve oplossingen te zoeken voor een goede landschappelijke inpassing van de weg.

5.3
BIJKOMEND ONDERZOEK

Om op de hierboven beschreven vragen te kunnen antwoorden, werden tijdens het proces een aantal bijkomende onderzoeken uitgevoerd:

- kruispunttelling kruispunt N171-N171-Groeningenlei om verschillende kruispuntoplossingen te evalueren;
- multimodale modelberekening om effecten doortrekking N171 te kennen ten oosten van de E19;
- modelberekening om effecten aansluiten Eikenstraat op N171 te evalueren;
- geluidsstudie om impact van de weg in zijn omgeving te kennen;
- berekening capaciteit rotonde Krekelenberg.

6
VISIE EN CONCEPTEN VOOR HET STREEFBEELD OP MACRONIVEAU

ALGEMENE STRATEGIE:
DE STRUCTUREN VAN DE NEVELSTAD ZICHTBAAR MAKEN, MEER AANTREKKINGSKRACHT VOOR DE CLUSTERS

Op het eerste zicht is het plangebied één groot verkaveld gebied waarvoor de stedenbouwkundige termen 'nevelstad' of 'urban sprawl' worden gehanteerd. Bij grondigere analyse – en minder vanuit het autonetwerk beschouwd – zijn er nog steeds open ruimten in de clusters van de nevelstad terug te vinden. Zowel om ecologische redenen als voor de woonkwaliteit (verruimd tot 'verblijfskwaliteit') in dit gebied is het versterken van deze open ruimte van belang, hiervoor hanteren we het concept van **het groene netwerk of raster**, dit geldt vooral voor de wat substantiële open ruimten en ecologische waardevollere structuren zoals beekvalleien, bossen, oude parken. Naast het open houden en verbinden van deze groene hoofdstructuur wordt een tweede concept voorgesteld, nl. de erkenning en versterking van de **vervlechting** van groenstructuren met de bestaande bebouwing door aandacht voor kleine landschapselementen en verschijningsvorm van de infrastructuren (dreven, lanen, wegbermen, waterhuishouding) en erfafscheidingen. In die zin gebruiken we de term **stadslandschap.**

De verschillende **bebouwde clusters** in het gebied krijgen geen gelijke functie, er wordt terug veel meer uitgegaan van **hiërarchisering en differentiëring**.

Een eerste differentiatie ontstaat door onderscheid in twee grote deelgebieden.

Het gebied gelegen tussen de E19 en Schelde - Rupel kan het best worden getypeerd door de omsluiting van Schelde- en de Rupelvallei, de as van de A12 en daarrond een zeer diffuse bebouwing met enkele kernen en vooral veel verkavelingen en woonlinten. Boom probeert in dit gebied toch een zekere klassieke stedelijke centrumrol te ontwikkelen. Het is één van de beste voorbeelden van de 'nevelstad' in de Vlaamse Ruit.

Het gebied tussen de E19 en de spoorlijn Antwerpen - Brussel maakt eerder deel uit van het stedelijke gebied Antwerpen. Het vormt een meer aaneengesloten gebied, met de bestaande verkeersinfrastructuren als ruimtelijk ordenende elementen.

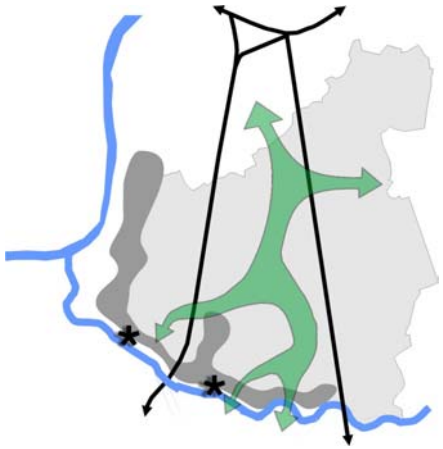
Omdat de bereikbaarheid in een nevelstadmodel sterk autoafhankelijk is en zeer veel autoritten produceert, veroorzaakt dit zowel in het gebied als in de naburige stedelijke centrumgebieden een dusdanige congestie en aantasting van de leefbaarheid dat de bereikbaarheid zelf in het gedrang komt. Daarom wordt radicaal gekozen voor een **intermodale aanpak** én het creëren van meer 'nabijheid' door de 'verneveling' tegen te gaan en integendeel **de clusters te versterken** (**meer massa en aantrekkingskracht** te geven). Dit houdt letterlijk ook een **verknoping van de ruimtelijke structuur** (aan de

verkeersstructuur) in. Vooral voor bovenlokale voorzieningen met personenintensieve functies, is een verdichting rond de knooppunten van een (nieuw) openbaarvervoernetwerk noodzakelijk. Naast een versterking van de stamlijnen van het openbaar vervoer houdt dit ook een versterking van de tangentiële lijnen in (een echt netwerk). Voor- en natransport met de fiets is een noodzakelijke aanvulling van dit openbaarvervoernetwerk, gelet op de verspreide bebouwing. Complementair hieraan wordt een sterke hiërarchisering van het autonetwerk nagestreefd. **De secundaire weg N171 heeft vooral tot doel het gemotoriseerde verkeer** (**zowel personenverkeer als zwaar verkeer**) **uit het omliggende gebied weg te trekken**, om verblijfskwaliteit te kunnen verhogen en fiets- en openbaarvervoerdoorstroming voorrang te geven op het lokale net. Toch moet **de N171 ondergeschikt** blijven aan de A12, E19 de Antwerpse Ring en de primaire weg Mechelen –Sint Niklaas (N16) (vandaar secundair I).

Voor een verdere differentiatie zullen we hierna vier **specifieke deelgebieden** onderscheiden.

6.1
RUIMTELIJKE VISIE - MACRONIVEAU
EEN STADSLANDSCHAPPELIJKE AANPAK VOOR DIT DEEL VAN DE VLAAMSE RUIT

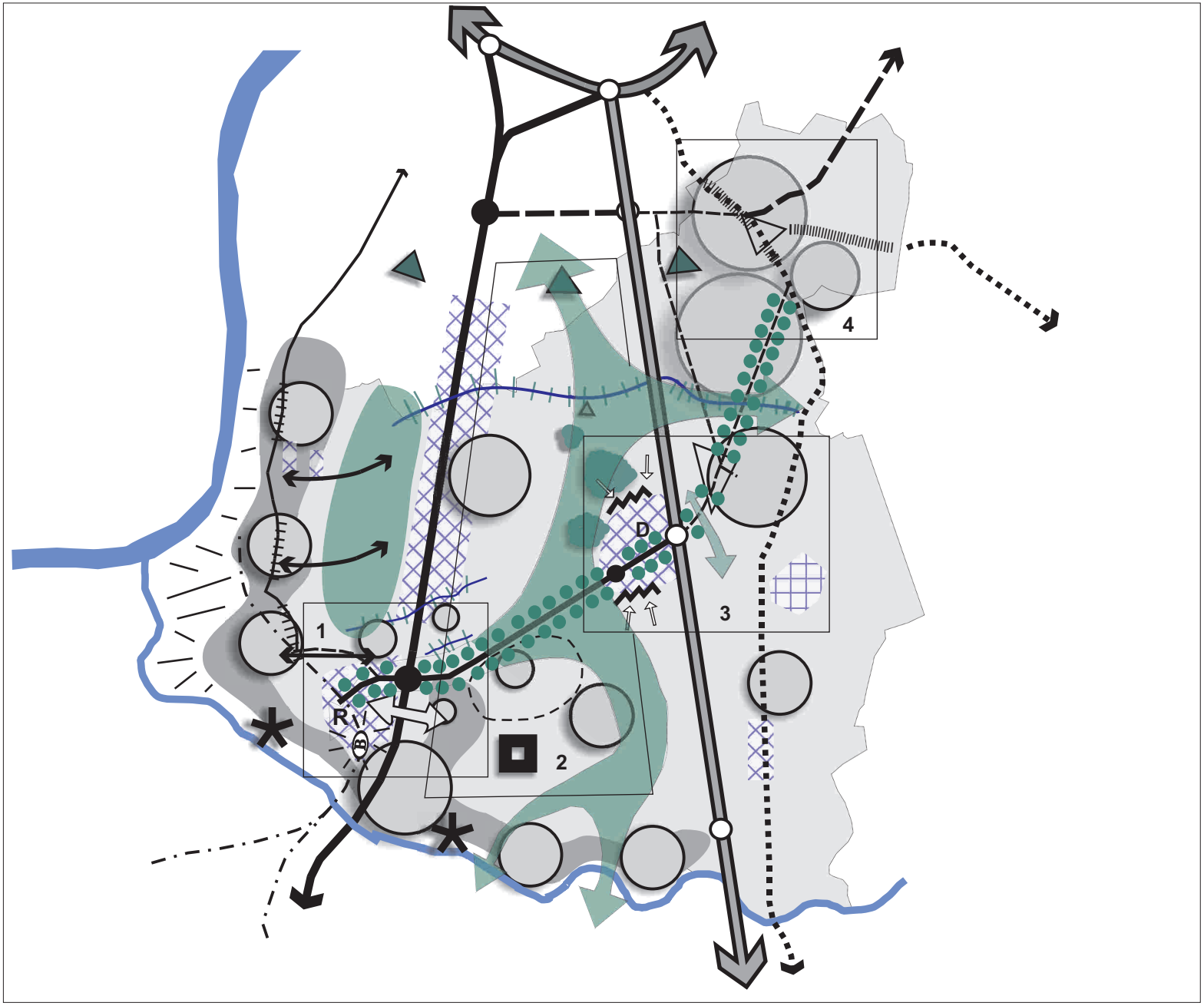
Algemeen wordt gestreefd naar een evenwicht tussen vervlechting van de bebouwde en open ruimte, en de cultuurlijke en natuurlijke structuur.
De bestaande groengebieden, beekvalleien, lijninfrastructuren… worden aangegrepen om een groen raster te realiseren in de nevelstad.



6.1.1
GEWENSTE LANDSCHAPPELIJKE EN OPENRUIMTESTRUCTUUR

6.1.1.1
VRIJWAREN EN VERSTERKEN GROENE VINGER (NOORD-ZUIDRICHTING)

– Deze ruimtelijke strategie is voornamelijk gericht op het uitbouwen van een ‘groene vinger’ binnen de rest-landelijke gebieden gelegen tussen Boom, Aartselaar, Reet, Kontich en Edegem. De zuidelijke fortengordel, de verspreide kasteelparken, de kleine en middelgrote bossen en de beekvertakkingen van de Grote Struisbeek (Mandoerse beek/Edegemse beek) vormen hiervoor de ruimtelijke dragers.



vrijwaren beekvallei

recreatiedomein De Schorre

kern aan de Rupel

woonkernen

gemengde woongebieden langs provinciale weg en verlengde langs Rupel

werkgebied

D distributie

R regionaal bedrijventerrein

groene vinger

opwaarderen station Boom

infrastructuren als onderdeel van groenstructuur

openhouden landbouwlandschap Reet

LANGZAAM VERKEER vzw

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

N

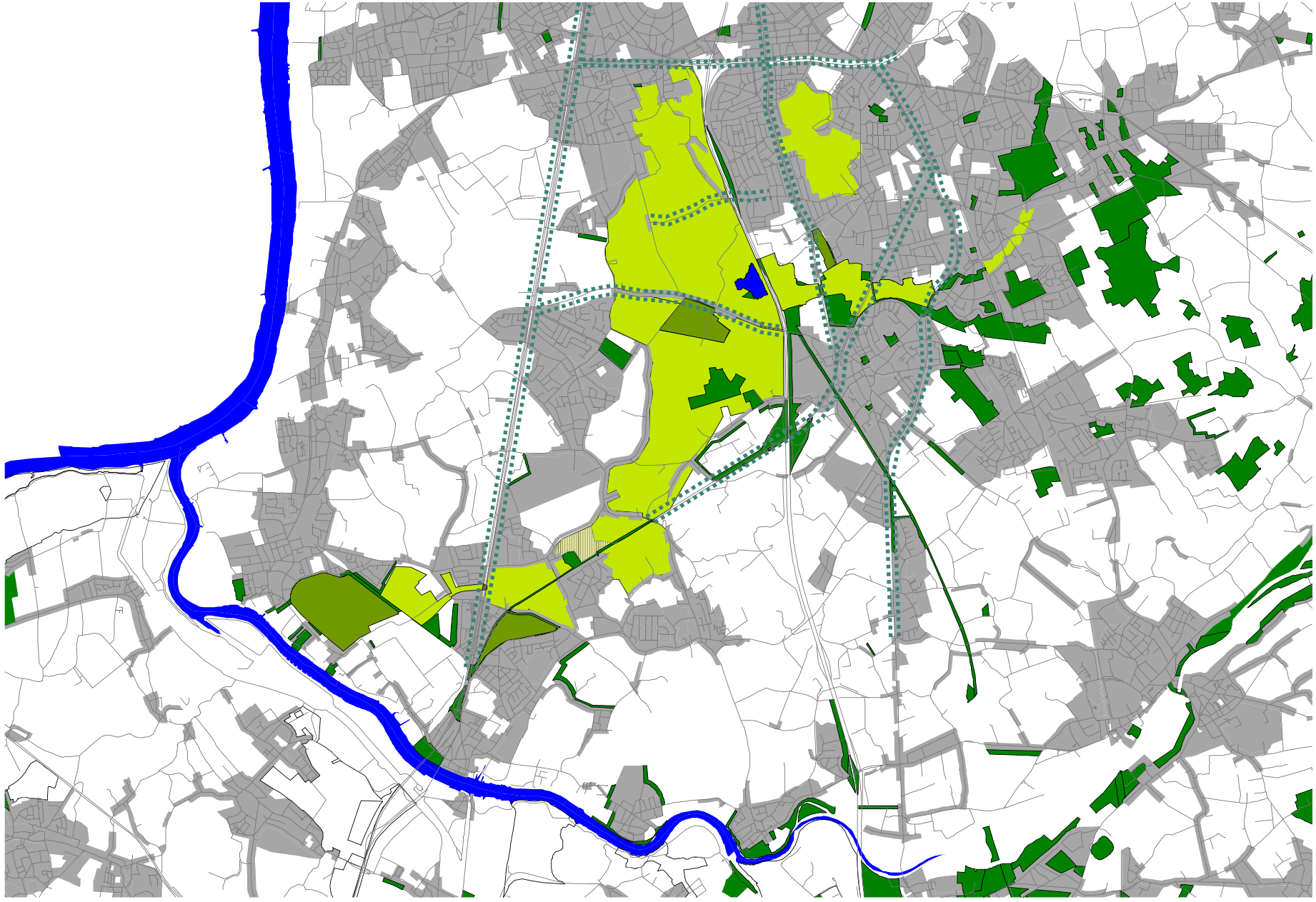
0 2 km

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen

oktober 2003

GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR
Structuur in nevelstad zichtbaar maken

kaart 6.1



LANGZAAM VERKEER vzw

N

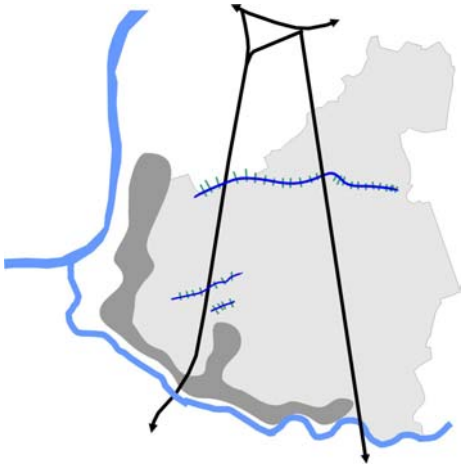
Streefbeeldstudie N171
Provincie Antwerpen - AWV

november 2003

GEWENSTE LANDSCHAPPELIJKE EN OPENRUIMTESTRUCTUUR

kaart 6.1.1

– De groene vinger wordt ook op drie plaatsen **verankerd met de Rupel**. Dit is het geval tussen Boom en Niel en tussen Boom en Rumst. De groene vinger wordt ook via het bedrijventerrein Krekelenberg verknoopt aan de Rupel.
– Een **fiets- en voetpadennetwerk** tussen (kasteel)-parken en recreatiedomeinen:
  Een functioneel-recreatieve fietsroute wordt als begeleider voor deze groene vinger aangewezen, terwijl een aantal oude spoorwegverbindingen hiervoor als kapstok worden gebruikt.

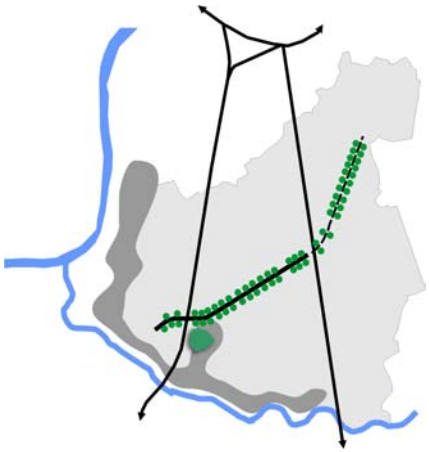


6.1.1.2
VRIJWAREN VAN BEEKVALLEIEN (OOST-WESTRICHTING) EN SPOORWEGZATES

– Beekvalleien: respect voor **kleine landschapselementen** en verdere uitbouw via een landschapsplan met integratie van wegbermen en grondoverschotten, idem voor ex-spoorwegtracés;
– openhouden van Edegemse beekvallei;
– openhouden beekvallei Nielse beek;

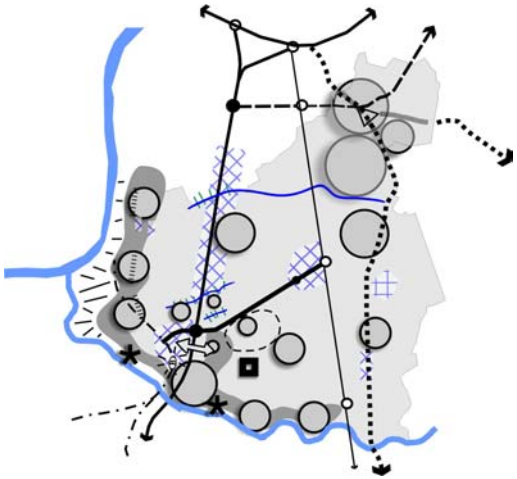
6.1.1.3
OPEN HOUDEN VAN LANDBOUWLANDSCHAP TEN NOORDEN VAN REET

Het noordelijke landbouwlandschap ten noorden van Reet dient open te worden gehouden met respect voor kleine landschapselementen, tussen Predikherenvelden (Reet) en Krekelenberg (Boom-Niel). De aanwezigheid van tal van voetwegen zorgt voor een fijnmazige ontsluiting van het gebied.



6.1.1.4
INFRASTRUCTUREN ALS ONDERDEEL VAN GROENSTRUCTUUR

Het plangebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van heel wat lijninfrastructuren (A12, E19, N171, spoorweg...). Zij zorgen voor een barrièrewerking in het gebied. Toch zijn er ook kansen om deze lijninfrastructuren in te zetten als structurerende groenelementen: b.v. N171 als dreef, spoorwegbrem - Krekelenberg als groene talud, inclusief fietsas.



6.1.2
GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR:
NAAR EEN DIFFERENTIËRING EN HIËRARCHISERING VAN DE BEBOUWDE STRUCTUURELEMENTEN

- Boom als kleinstedelijk gebied:
  - ruimtelijke verdichting station Boom,
  - integratie van bedrijventerrein Krekelenberg in omgeving + realiseren van fietsroute langs spoor,
  - wegwerken barrière A12: stedelijk dak bovenop A12 om stationsomgeving Boom en centrum Boom te verknopen,
  - omleidingsweg en ontwikkeling 'binnengebied';
- Mortsel en Niel als hoofddorp type I:
  - kernverdichting Mortsel, aandacht voor levendige hoofdstraten,
  - kernverdichting Niel, ontwikkeling wetenschapspark, vrijwaren openruimte gebieden;
- Aartselaar, Kontich en Edegem hoofddorp type II; Rumst hoofddorp type III:
  - realiseren van inbreidingsproject wijk Buizegem,
  - stedenbouwkundige afwerking *'achterkant'*.Kontich en stedenbouwkundige inpassing tramhalte,
  - versterken van Reet als kern in landelijk gebied zonder verder uit te waaieren,
  - een activiteitenknoop ter hoogte van Reet Statie (knooppunt Eikenstraat) als toegangspoort naar het regionaal landschapspark.

6.1.3
GEWENSTE ECONOMISCHE STRUCTUUR

- Boom vervult als kleinstedelijk gebied een rol als economisch knooppunt en is onderdeel van de economische poort Klein Brabant.
  Dit betekent dat de bedrijvigheid een regionaal karakter heeft. Er moet worden gestreefd naar een complementariteit met de activiteiten op het researchpark te Niel en Krekelenberg I.
  Een eenzijdige invulling met alleen maar kantoren of grootschalige distributie en kleinhandel is niet wenselijk.

LANGZAAM VERKEER vzw

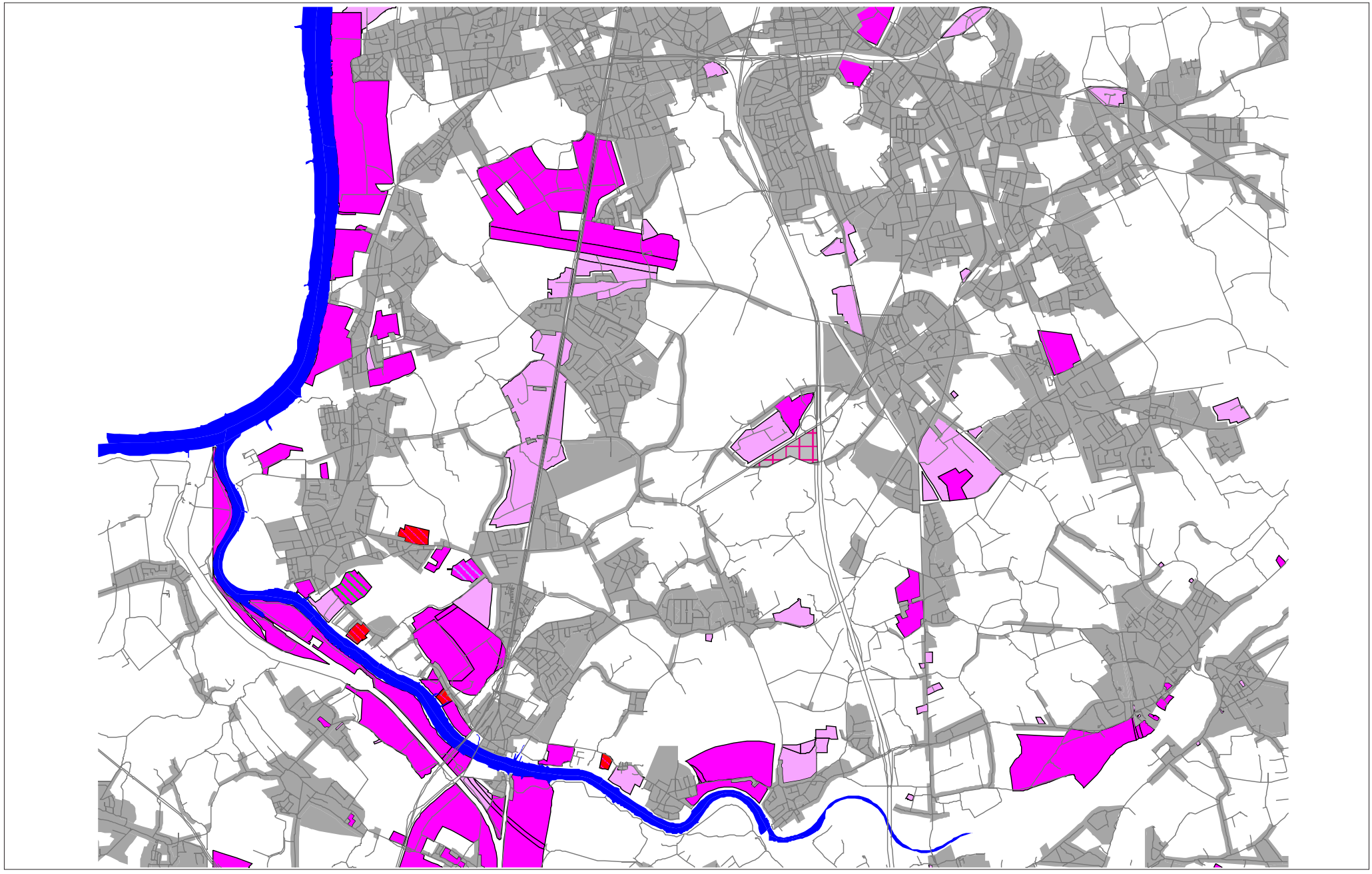
N

Streefbeeldstudie N171
Provincie Antwerpen - AWV

november 2003

GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

kaart 6.1.2



LANGZAAM VERKEER vzw

N

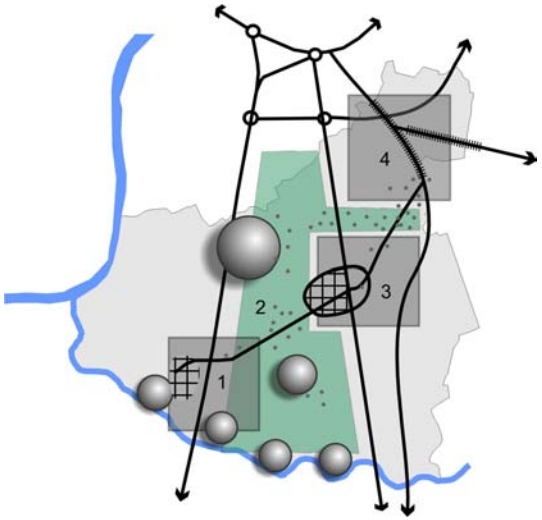
Streefbeeldstudie N171
Provincie Antwerpen - AWV

november 2003

GEWENSTE ECONOMISCHE STRUCTUUR

kaart 6.1.3

– Optimaliseren bedrijventerrein Satenrozen als distributieplatform. Satenrozen is reeds grotendeels ingevuld. Gezien haar gunstige ligging nabij de op- en afrit van de E19 kan worden onderzocht of een verdere inbreiding- uitbreiding mogelijk is (verder te onderzoeken in het kader van de afbakening van het groot stedelijke gebied Antwerpen). *Dit is complementair met de ontwikkelingen in Boom (Krekelenberg en researchpark) en de A12 die meer geschikt is voor personenintensieve functies.*
– Herstructurering Boomsesteenweg als concentratiegebied van grootschalige publieksfuncties.



6.1.4
GEBIEDSGERICHTE AANPAK VOOR VIER DEELGEBIEDEN ELK MET EEN EIGEN KARAKTER

Deze planologische uitgangspunten worden in het kader van dit streefbeeld opgenomen in een aanpak van vier deelgebieden. De afbakening van de verschillende deelgebieden wordt hierna kort omschreven. Voor een kwalitatieve beschrijving van de verschillende deelgebieden wordt verwezen naar de oriëntatienota.

6.1.4.1
DEELGEBIED 1: KLEINSTEDELIJK GEBIED BOOM-KREKELENBERG: VERSTERKING VAN DE CENTRUMFUNCTIE, VERMINDEREN VAN BARRIÈREWERKING VAN INFRASTRUCTUREN

Dit gebied omvat het stedelijk gebied van Boom. Het gebied wordt begrensd door de noordelijke woongebieden van Boom ten oosten van de A12 en het Bosbeekpark. In het zuiden maakt het bedrijventerrein Krekelenberg deel uit van het gebied.. In het Noorden is de kern van Boom gelegen met de Rupel als grens. Beide ruimtelijke entiteiten worden van elkaar gescheiden door de A12 en de spoorweg.

6.1.4.2
DEELGEBIED 2: N171-EEN GROOT VERBLIJFSGEBIED ROND EEN ‘GROENE VINGER’

Dit deelgebied wordt begrensd door de A12 en het bedrijventerrein Satenrozen. In dit deelgebied is het tracé van de nieuw aan te leggen N171 gelegen. Dit deelgebied maakt onderdeel uit van de ‘groene vinger’- landschapspark.

6.1.4.3
DEELGEBIED 3: SATENROZEN-KONTICH: BOVENLOKALE ONTWIKKELINGEN ROND SNELWEGKNOOP VERZOENEN MET VERSTERKING LOKALE (CENTRUM)FUNCTIES

Dit deelgebied wordt in het noorden ruimtelijk begrensd door de aanwezigheid van de vallei van de Edegemse beek. In het oosten vormen de N1 en vooral de spoorweg voor een ruimtelijke barrière. In het zuiden zorgt een open landbouwgebied voor een zekere marge. Ten westen van Kontich is het bedrijventerrein Satenrozen gelegen, rechtstreeks ontsloten naar de E19.

6.1.4.4
DEELGEBIED 4: MORTSEL-EDEGEM: LEEFBAARHEID VAN TWEE ONDERSCHEIDEN KERNEN VERZOENEN MET DRUK VAN DE METROPOOL ANTWERPEN.

Dit deelgebied leunt sterk aan bij het stedelijk gebied Antwerpen. Vooral Mortsel en het noordelijke deel van Edegem heeft stedelijke allures. Het gebied zit gekneld tussen heel wat infrastructuren (E19, R11, spoorweg, N1..).

6.2
VERKEERSPLANOLOGISCHE VISIE OP MACRONIVEAU: EEN INTERMODALE AANPAK

6.2.1
AUTOVERKEER

6.2.1.1
TE VERMIJDEN EFFECTEN DOORTREKKING N171: EEN INTERMODALE AANPAK

In eerste instantie moeten we benadrukken dat een intermodale aanpak op streekniveau wordt gehanteerd. m.a.w. de doortrekking van de N171 kan niet los gezien worden van de andere maatregelen en investeringen: (gemeenten, De Lijn Vlaams Gewest) dit houdt in

- Een verhoging van het aanbod van het openbaarvervoer (doortrekking tram, tangentiële lijnen).
- Verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer
- Versterking van het fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk (zowel op streekniveau als lokaal)

– Een optimalisatie van het gebruik van het autonetwerk.

N171 één naam, twee functies

De functie van de N171 wordt uiteindelijk bepaald in relatie tot de mazen van het hoodwegennet.

In het plangebied onderscheiden we de maas A12- E19 en de maas E19- E313, met specfieke problemen.

De N171 welke de twee grote gebieden doorsnijdt heeft dan ook twee verschillende functies en gezichten en vraagt een andere benadering van de problematiek.
In deelgebied I heeft de weg als secundaire weg type I een ontsluitende functie voor het bedrijventerrein Krekelenberg en moet het de verkeersleefbaarheid op het onderliggende wegennet verbeteren.

In het gebied gelegen ten oosten van de E19 vormt de N171 een stedelijke drager voor openbaar vervoer en fiets, complementair aan de andere stedelijke assen: R11, P. Boudewijnlaan… In dit gebied hebben de wegen voornamelijk een ontsluitende functie voor het autoverkeer.

In de eerste maas heeft de weg de functie van een secundaire weg I, in de tweede maas een zuiver lokale weg.

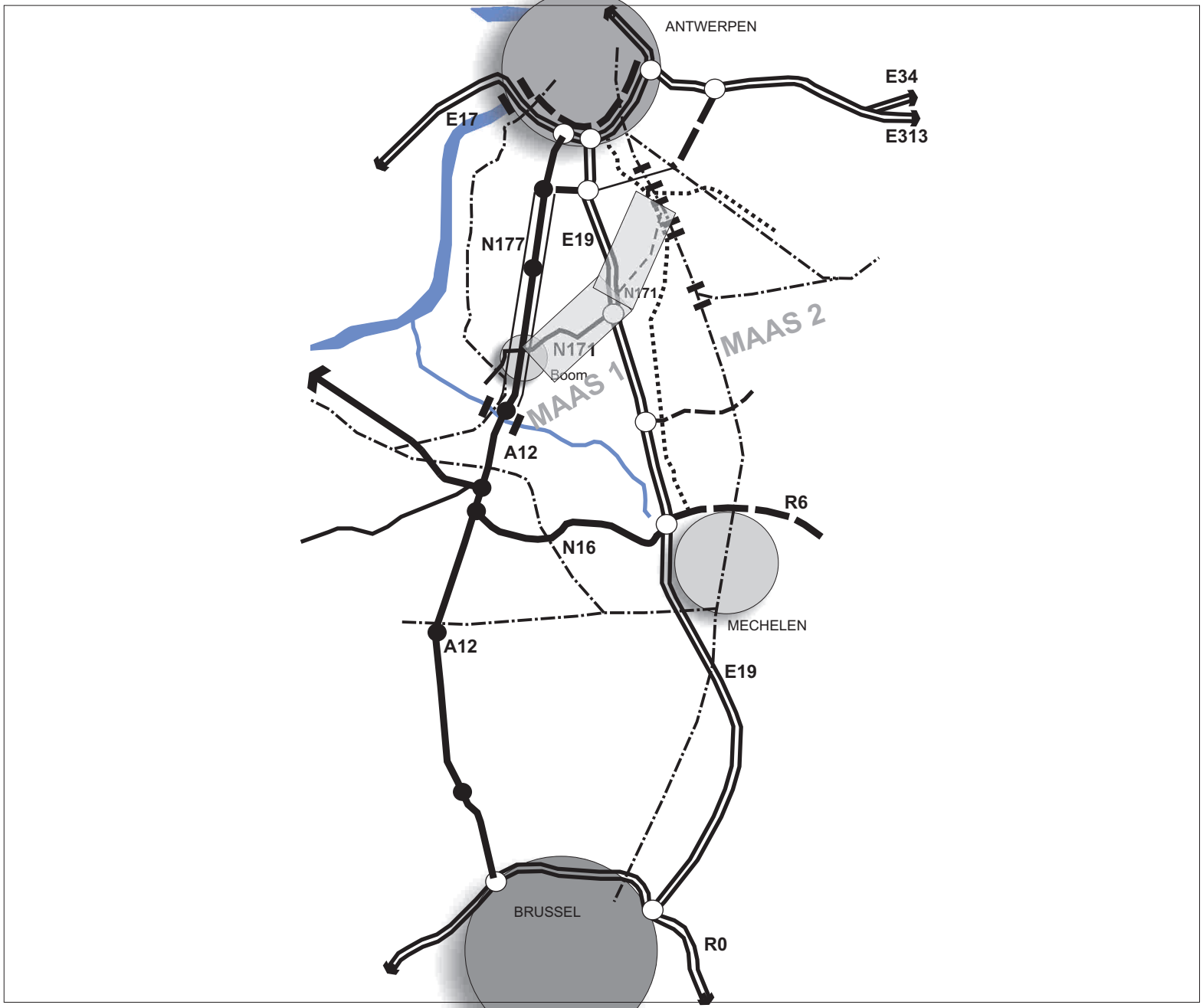
Gelet op de mobiliteitsproblemen in de tweede maas met ondermeer de filegevoeligheid van de Antwerpse ring is ook hier een gebiedsdekkende (intermodale) strategie nodig en moet de rol van de N171 beschouwd worden in relatie met de N1 en de N173 (prins Boudewijnlaan) én de structuur van de andere netwerken.Om de bereikbaarheid en leefbaarheid in dit gebied veilig te stellen is een reële wijziging van de vervoerswijzekeuze noodzakelijk en dringend, hetgeen door de relatieve compacte structuur ook haalbaarder lijkt. Doorstroming voor openbaar vervoer wordt hier belangrijker dan doorstroming van autoverkeer.

6.2.1.2
AUTONETWERK: GEEN VERGROTING VAN DE CAPACITEIT WEL OPTIMALISATIE

Inleiding: de relatieve positie van de N171 in het verkeersnetwerk

GEEN ALTERNATIEF VOOR HOOFDWEGENNET, WEL VOOR (HERINGERICHT) LOKAAL NET

De gewenste ruimtelijke verkeersstructuur op macroniveau is bepaald in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (hoofd- en primaire wegen) en in het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen. Zowel de ring rond Antwerpen (R1) als de grote ring rond Brussel (R0) behoren tot het hoofdwegennet. Daartussen liggen de E19 Brussel – Mechelen – Antwerpen (hoofdweg: verbindend op (inter)nationaal niveau) en de A12 Brussel – Boom – Antwerpen (primaire weg type I: verbindend op Vlaams niveau). Samen met de N16 Mechelen – Willebroek (primaire weg type I) en de R11 deel tussen



hoofdweg

primaire weg

primaire weg, type II

secundaire weg, type I

secundaire weg, type III

lokale verbindingsweg

lokale ontsluitingsweg

spoorweg

knooppunt hoofdweg

knooppunt primaire weg

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

N171 één naam twee functies,
Functie in twee mazen van het hoofdwegennet

kaart 6.2.1.2

A12 en E19 (primaire weg type II: verzamelend op Vlaams niveau) vormen zij een ladderstructuur van primair niveau.

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. Anderzijds moet de reissnelheid hoger liggen dan via het lokale netwerk (om sluipverkeer te vermijden). De huidige inrichting (en snelheid) van de lokale wegen is echter hiervoor niet de norm, wel de in de toekomst gewenste inrichting, circulatie en snelheid. (30 en 50 km/u in de kernen en langsheen bebouwde linten). Een doortrekking van de huidige N171 op een 2x2-profiel met middenberm en pechstroken past niet binnen bovenstaand concept.

DOORTREKKING IN COMBINATIE MET AANPASSING VAN HET TOTALE NETWERK

Daarom is het nodig de doortrekking tegelijkertijd uit te voeren met andere aanpassingen aan het wegennet

- een capaciteitsverkleining van het netwerk stroomopwaarts en stoomafwaarts nl. terugbrengen van de bestaande N171 en N177 (parallelle wegen A12) van vier rijstroken naar twee; én minder doorstroming op het parallelle lokale net.
- principe dat een secundaire weg (N171) niet de functie van primaire wegen mag overnemen (N16 en R11) gebeurt door het invullen van het begrip *filter*. Een filter is een tijdsweerstand voor het gemotoriseerde verkeer om de gewenste reistijdverhoudingen:per wegcategorie na te streven (sneller langs een primaire dan langs een secundaire weg). Als filters kunnen gebruikt worden: doortochten, rotondes, beschermde oversteekplaatsen met lokale snelheidsverlaging, voorrangsregelingen van het openbaar vervoer (bv aan verkeerslichtenregelingen).
  Deze filters zijn tegelijk een instrument om de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van minder duurzame vervoermiddelen te verbeteren

N171 ALS WEG MET HOGERE RIJTAAKBELASTING

Om te vermijden dat kortsluiting ontstaat in het hoofdwegennet, dient de N171 ingericht te worden als een weg die trager moet zijn dan de verbindingen via het hoofdwegennet. De weg moet wel sneller zijn om het lokale net te ontlasten. Om dit te realiseren wordt geopteerd voor een weg met voldoende aansluitingen en voldoende weerstand (rotondes, verkeerslichten).

6.2.1.3
BESPREKING AUTONETWERK IN DETAIL PER MAAS

De maas ten westen van de E19
Naar een rastervormige verkeersstructuur met A12-E19 en N171 als alternatief voor bebouwde linten
De N171 verbindt het bedrijventerrein Krekelenberg met het hoofdwegennet

De N171 wordt vanaf de E19 tot het kruispunt Potaardestraat - 's Herenbaan - N171 in Krekelenberg geselecteerd als secundaire weg type I. De Potaardestraat fungeert als lokale ontsluitingsweg.

Het bestaande deel van de N171 wordt van vier rijstroken teruggebracht tot twee rijstroken.

In principe komen geen lokale verbindingswegen voor in maas 1. Het onderliggende wegennet heeft een lokale ontsluitingsfunctie waar de verkeersleefbaarheid primeert. De doortochten (Reet, Kontich…) worden heringericht om voldoende weerstand te behouden op het onderliggende wegennet.

De as Pierstraat – Reetsesteenweg – Eikenstraat - Rumstsestraat doet dienst als intergemeentelijke ontsluitingsweg tussen de dorpen Rumst, Reet en Aartselaar Waarloos. **De Eikenstraat wordt aangesloten op de N171, dit in tegenstelling met de visie uit het mobiliteitsplan van de Rupelstreek, die geen volwaardige aansluiting voorziet**.

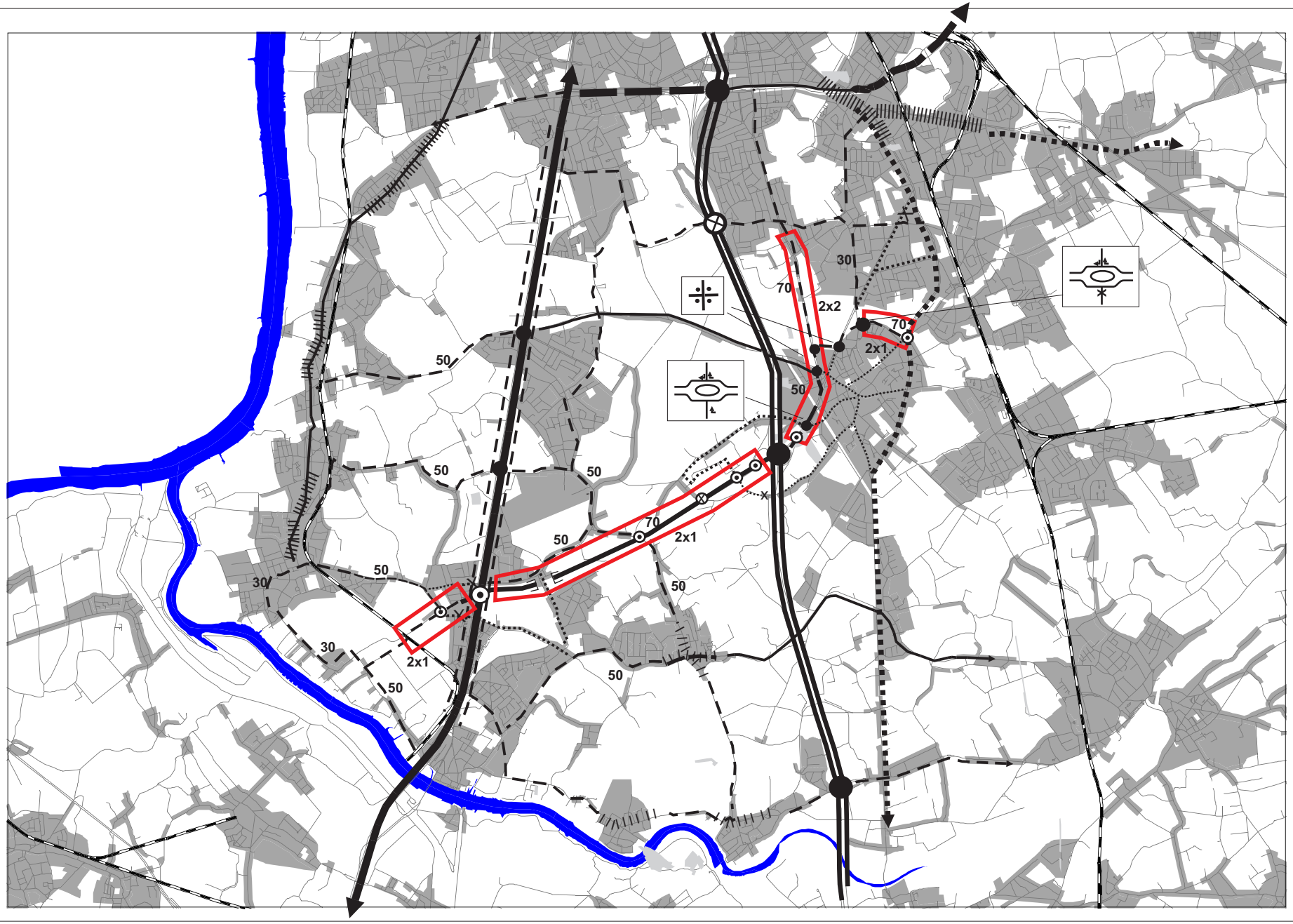
De Predikherenhoevestraat.sluit niet aan op de N171. Er wordt wel een onderdoorgang voorzien voor het autoverkeer, het openbaar vervoer en de fiets.

De N171 wordt niet rechtstreeks aangesloten op de A12, maar is enkel via de parallelle N177 te bereiken.

Deze N177 vervult in zuidelijke richting de rol van de bovenvermelde 'filter'. De N177 wordt geselecteerd als lokale ontsluitingsweg met een ontwerpsnelheid van 30-50 km/uur en krijgt ter hoogte van activiteiten een 'doortochtachtig' karakter. Om te vermijden dat de N177 een lange op- en afrit wordt voor de N171 wordt de N177 teruggebracht naar één rijstrook met busbaan langs beide zijden van de A12.

Er wordt een nieuwe aansluiting van het industriegebied Satenrozen voorzien. De ontsluiting van het bedrijventerrein wordt losgekoppeld van de ontsluiting van het woonlint langs Keizershoek en Pierstraat dat met de Pierstraat via Kontich wordt ontsloten.

De op- en afritten op de E19 worden gebundeld en beveiligd en worden 'evenwaardig' aan de N171. De verdeelfunctie en aansluiting met het hoofdwegennet wordt belangrijker dan de doorstroming in oost-westrichting.



LANGZAAM VERKEER vzw

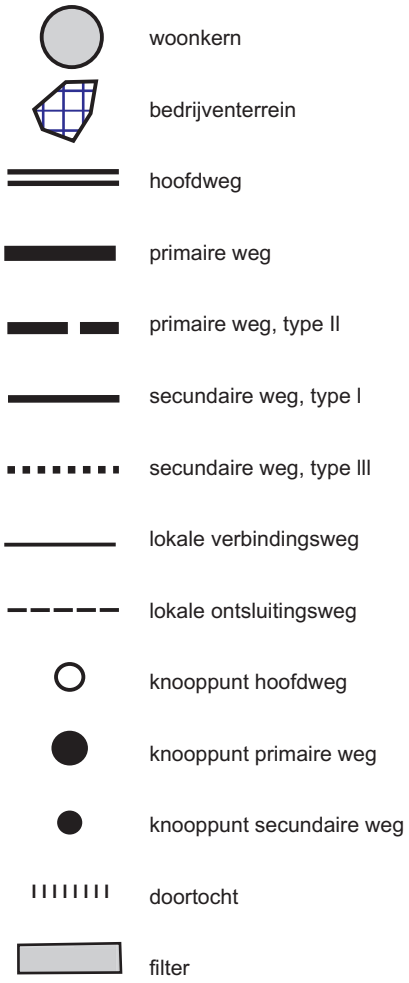
N

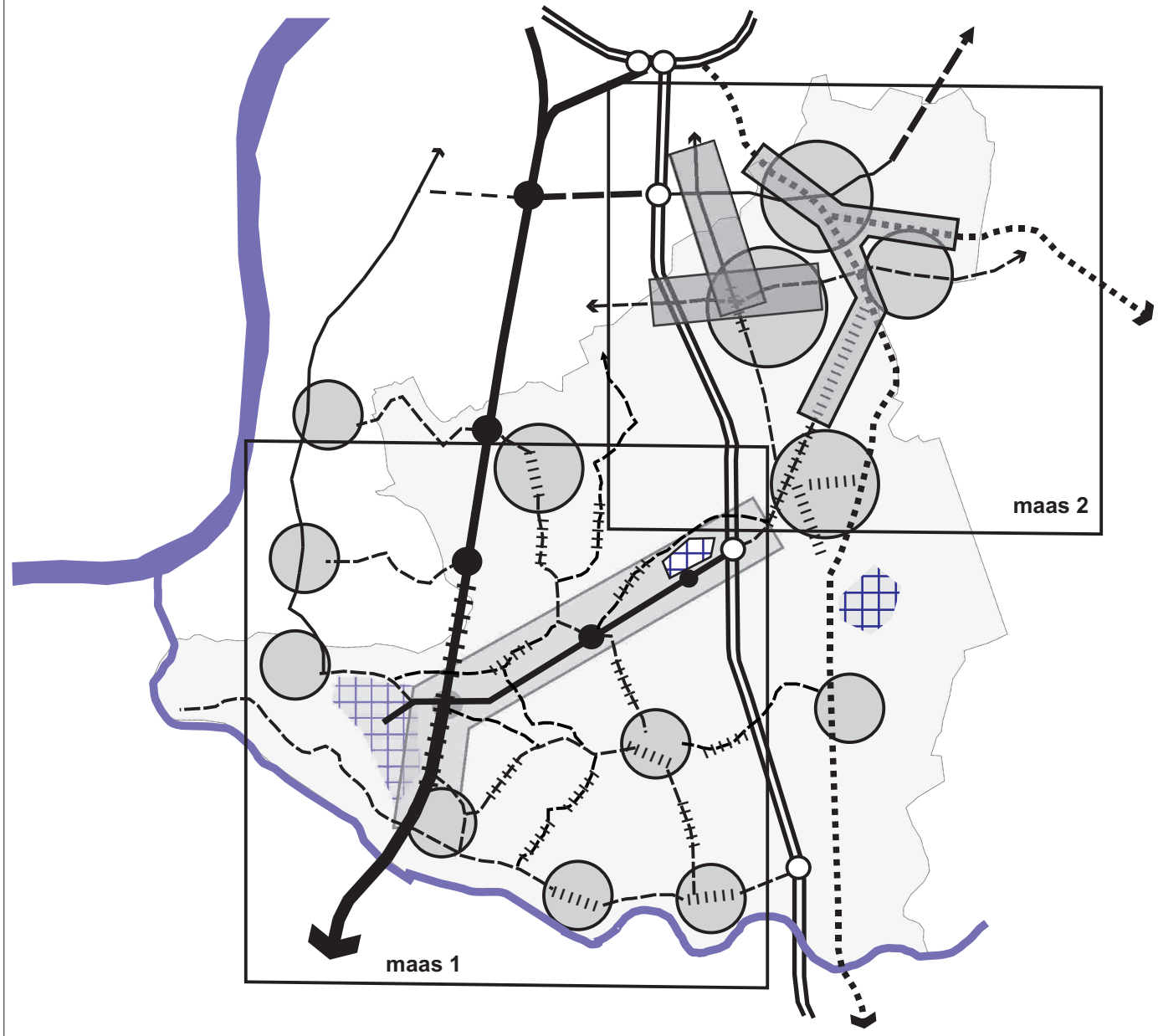
Streefbeeldstudie N171
Provincie Antwerpen - AWV

november 2003

GEWENSTE WEGENCATEGORISERING + MAATREGELEN
Bespreking autonetwerk in detail

kaart 6.2.1.3





LANGZAAM VERKEER VZW

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

N

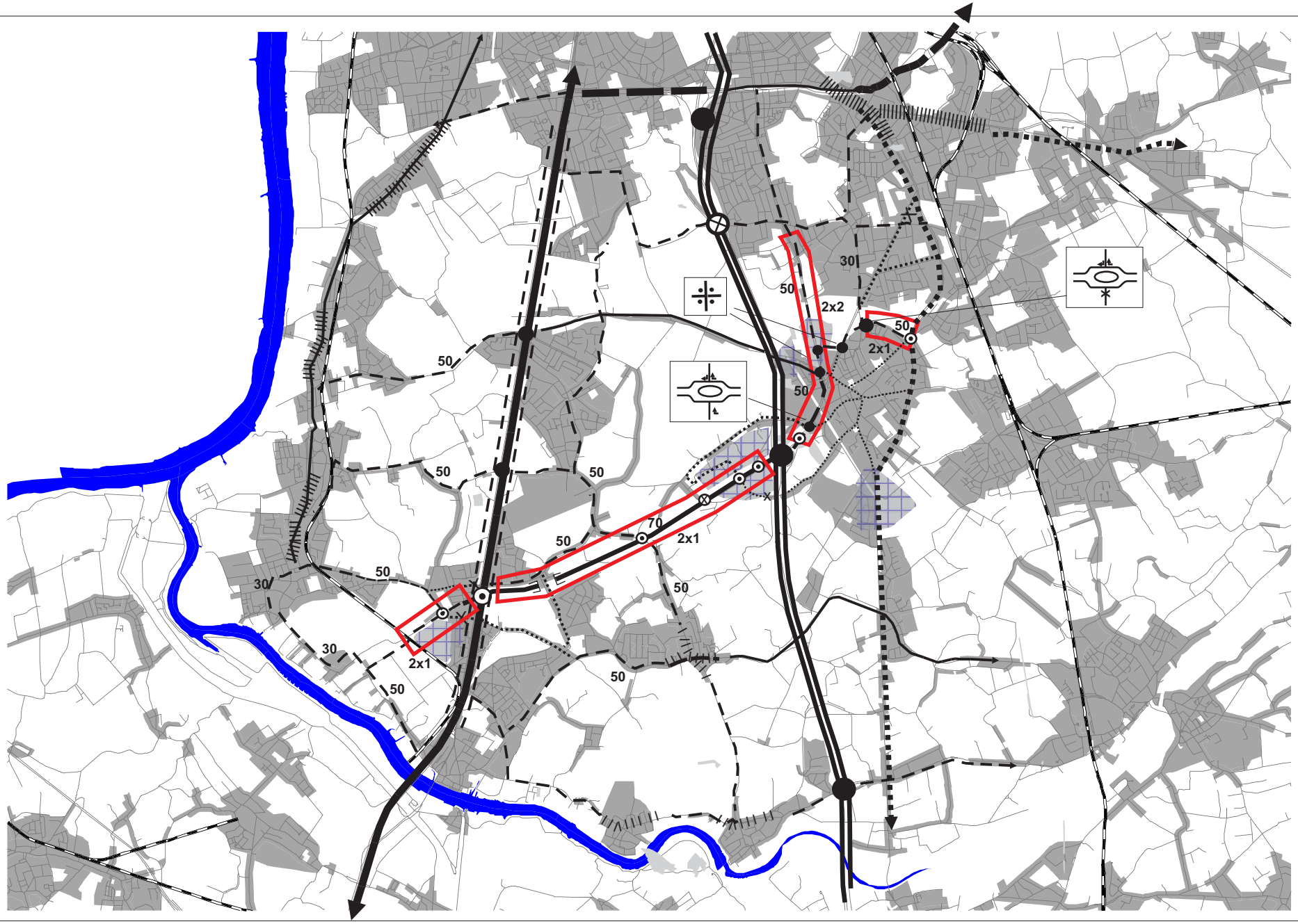
0 2 km

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen

oktober 2003

GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR
Categorisering en toepassing van filters

kaart 6.2.1.3a



Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

VERKEERSPLANOLOGISCHE VISIE OP MACRONIVEAU
een intermodale aanpak

kaart 6.2.1.3b

De maas ten oosten van de E19
N171 als stedelijke drager voor openbaar vervoer en fiets, complementair met de stedelijke assen: N173, R11… + aanleg van lokale omleidingsweg rond Kontich

Algemeen kan worden gesteld dat ten oosten van de E19 de N171 - Boniverlei wordt geselecteerd als een lokale weg.

Het autosnelwegkarakter van de weg (deel tussen E19 en grens Edegem) wordt teruggebracht tot een goed oversteekbare straat met voorrangsregelingen voor het openbaar vervoer.

De Boniverlei fungeert als lokale weg type III en openbaarvervoeras.

Om de verkeersdruk in de Boniverlei en het centrum van Kontich te ontlasten wordt een lokale omleidingsweg voorzien.

6.2.1.4
SAMENVATTING EN CONCLUSIE MULTIMODAAL MODEL

Doortrekking N171 zorgt niet voor kortsluiting in wegennet op gewestniveau, wel voor wissel tussen A12 en 19

De doortrekking van de N171 zal zorgen voor een toename van het verkeer langs de reeds bestaande delen van de N171, vooral tussen de Eikenstraat en de E19.

De doorgetrokken N171 zal in de huidige omstandigheden functioneren als wissel tussen de A12 en de E19. Dit blijkt ook uit het reistijdenonderzoek. De doorgetrokken N171 leidt niet tot een 'grote-ringeffect' in de nabijgelegen maas (ten westen van de E19).

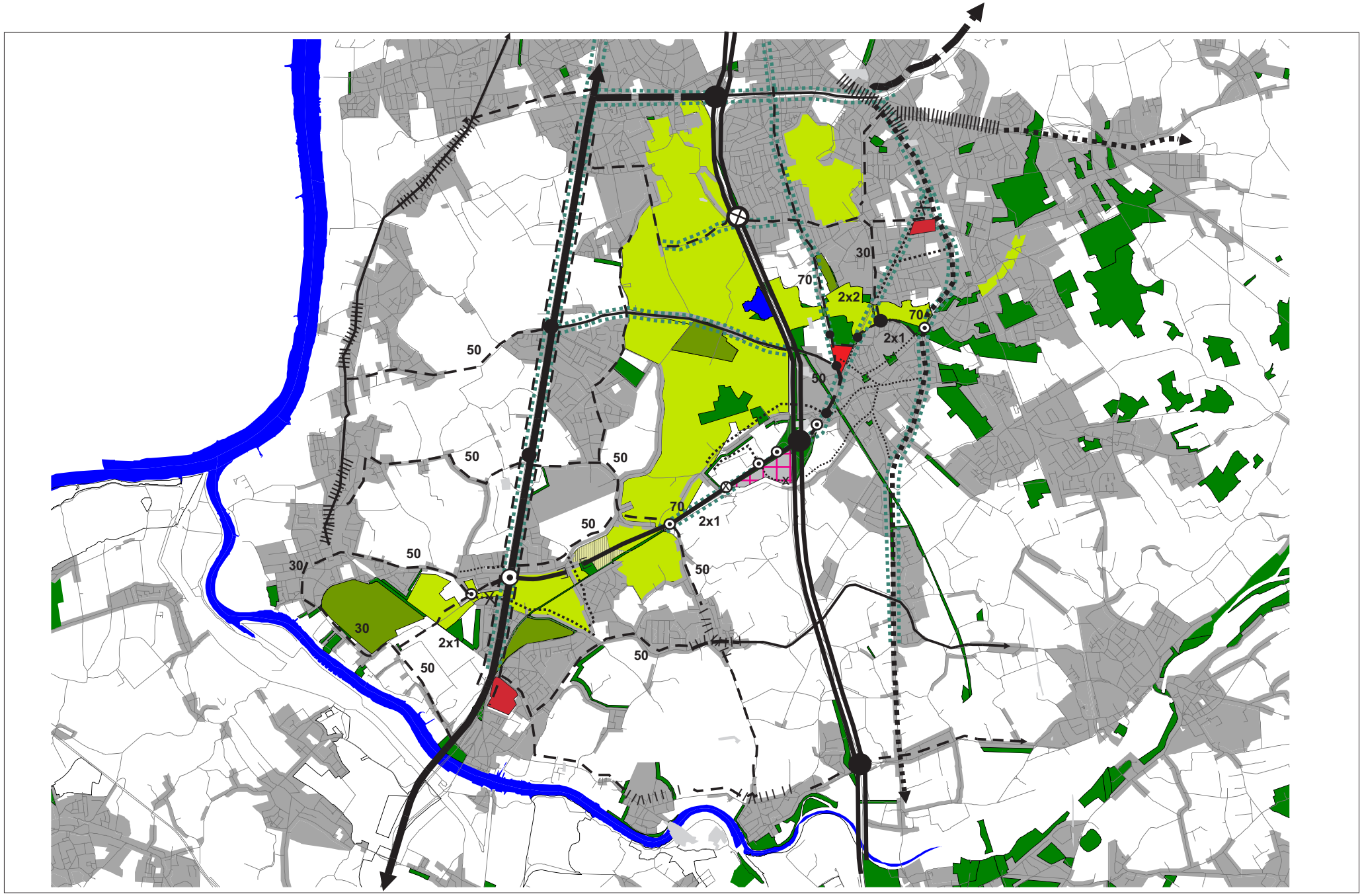
De doortrekking van de N171 zorgt voor een verbeterde verbinding van Krekelenberg en Satenrozen naar het hoofdwegennet.

Doortrekking N171 met volwaardige aansluiting Eikenstraat zorgt voor verbetering verkeersleefbaarheid onderliggende wegennet

De doortrekking van de N171 met een voldoende drainerend effect door de aansluiting van de Eikenstraat zal leiden tot een daling van het verkeer op het onderliggende wegennet (Pierstraat, 's Herenbaan, Groeningenlei).

Het streefbeeld stelt dan ook voor een volwaardige aansluiting te voorzien op de Eikenstraat - N171.

Uit de resultaten van de selected-linkanalyse in de Eikenstraat blijkt dat in zuidelijke richting een ontsluitende functie



LANGZAAM VERKEER vzw

N

Streefbeeldstudie N171
Provincie Antwerpen - AWV

november 2003

SYNTHESEKAART

kaart 6.2.1.4

heeft voor Reet en Duffel. Het gaat hierbij echter om intergemeentelijk verkeer tussen Aartselaar en Waarloos, Duffel. Dit verkeer maakt vandaag ook reeds gebruik van deze route. Het al dan niet aansluiten van de Eikenstraat op de N171 heeft zeer weinig invloed op deze lokale verkeersstroom.

Het al dan niet aansluiten van het traject Pierstraat - Eikenstraat dat Aartselaar met Reet verbindt, werd modelmatig onderzocht. Figuren geven een overzicht van de resulterende belastingen én de verschillen tussen aankoppelen en niet aankoppelen.

De doorgetrokken N171 heeft nu, logischerwijze, een constante belasting over zijn gehele traject, rond de 850 pae/h in oostelijke en 450 in westelijke richting, of een hogere belasting vanaf de A12, een lagere intensiteit tot aan de E19. Verschillende effecten zijn duidelijk af te leiden. Verkeer vanuit de Pierstraat richting Niel of A12 kan niet meer langs de N171, maar dient nu zijn traject noordelijker te verleggen langs de Reetsesteenweg. Verder moet ook het verkeer vanuit Kontich richting Lindenbos nu volledig over de Pierstraat langsheen Satenrozen. Dit alles resulteert in significant minder lokaal of half-lokaal verkeer over de N171, die op zijn beurt iets aantrekkelijker wordt voor volledig doorgaand verkeer. Andersom stijgt het verkeer in de Eikenstraat, gezien dit traject nu ook voor lokaal oost-westverkeer gebruikt zal worden. De intensiteiten stijgen hier met ongeveer 240 pae/h voor beide richtingen samen.

PROFIEL PR. BOUDEWIJNLAAN MAATGEVEND VOOR N171

Maas 2 kent vandaag reeds een goede ontsluiting naar het hoofdwegennet. Vooral de Pr. Boudewijnlaan en de Boniverlei hebben vandaag een belangrijke ontsluitingsfunctie voor maas 1 richting op- en afrit in Kontich.

Met de huidige intensiteiten is het niet haalbaar de N171 (deel tussen de op- en afrit in Kontich tot splitsing met N173) terug te brengen tot een 2x1, met rotondes op de kruispunten en middenbermen om de oversteekbaarheid te verbeteren.

De N171 (deel tussen de op- en afrit in Kontich tot splitsing met N173) en de Pr. Boudewijnlaan - N173 tot de Drie Eikenstraat hebben een 2x2-profiel nodig om het verkeer te kunnen afwikkelen. Voorbij Kontich gaat het verkeer uit elkaar en kan gewerkt worden met een 2x1.

Om de verkeersstromen te verwerken zijn verkeerslichten nodig.

Aanleg rondweg Kontich verantwoord mits voldoende maatregelen op het onderliggende wegennet

De doortrekking van de N171 leidt tot extra verkeer langs de Boniverlei. Ten gevolge van de doortrekking nemen de intensiteiten langs de Boniverlei toe (+12%).

Die toename van verkeer kan gereduceerd worden door de aanleg van een ringweg rond Kontich. Volgens het model zullen de intensiteiten dan dalen met 44%. Het verkeer in de Molenstraat kent door de aanleg van een rondweg een daling van 13%. Op de rondweg wordt volgens het model een spitsuurintensiteit van 793 pae verwacht.

Uit selected-linkanalyses blijkt dat de rondweg niet volledig benut wordt. Zowel de Boniverlei als de Molenstraat worden nog deels gebruikt door het doorgaand verkeer. De rondweg zorgt tevens voor een concentratie van verkeer in oost-westrichting, volgens de as Lier – Aartselaar. Uit deze selected link blijkt ook dat verkeer van en naar Mortsel onvoldoende gebruik maakt van de rondweg rond Kontich. Ofwel blijven deze voertuigen langs de N171 rijden ofwel rijden ze via de N173 en door het centrum van Edegem. Om dit nog te reduceren, zijn er nog extra maatregelen nodig op het onderliggende wegennet.(lagere snelheden of knippen van bepaalde verbindingen).

6.2.2
OPENBAAR VERVOER

6.2.2.1
VISIE: NAAR EEN RASTERVORMIGE OPENBAARVERVOERSTRUCTUUR, STATION BOOM ALS OPENBAARVERVOERKNOOPPUNT EN KONTICH ALS VOORSTEDELIJK OPENBAARVERVOERKNOOPPUNT

Openbaar vervoer: naar een rastervormig net en structurele knopen

De ruimtelijke spreiding van functies en bebouwing in de nevelstad, is structureel ongunstig voor openbaar vervoer, want ondermeer gegroeid vanuit de autostructuur. Doch de reële ruimtelijke situatie én de eis van basismobiliteit maakt dat het openbaarvervoer ook een rastervormige structuur nodig heeft. Uit de aard van het openbaar vervoer is men verplicht strikter hiërarchisch te werk te gaan. De exploitatiewijze kan in de toekomst wijzigen, maar de ruimtelijk structurerende werking van de knopen werkt alleen op lange termijn door (cfr verknoping in de nevelstad §1).

Het gebied rondom de N171 ligt in het centrale deel van de Vlaamse Ruit, zowat in het midden tussen vele knooppunten:

- van internationaal niveau: Antwerpen-Centraal, Brussel-Zuid en de internationale luchthaven te Zaventem;
- van nationaal niveau, de hierboven genoemde punten en Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Zuid, Mechelen, Leuven, Sint-Niklaas en Aalst;
- van provinciaal niveau, de hierboven genoemde punten en Boom, Lier en Mechelen-Nekkerspoel;
- van intergemeentelijk en/of voorstedelijk niveau, de hierboven genoemde punten en Kontich-E19, Kontich, Hove, Mortsel, Wilrijk, Aartselaar en Hemiksem.

Volgende dwarsverbindingen in het gebied ontbreken of zijn erg zwak uitgebouwd: Mortsel – Wilrijk, Kontich – Wilrijk, Hove – Kontich – Aartselaar – Hemiksem en Mortsel – Kontich – Boom.

Het gevolg is dat openbaar vervoer met onaantrekkelijke omweg- en wachtfactoren wordt vereenzelvigd. Een simpele verplaatsing van Edegem naar Boom of van Kontich naar Hemiksem verloopt via Antwerpen-Berchem. Een bezoek aan de Heizel, de VUB-campus in Jette of de luchthaven te Zaventem vergt al gauw anderhalf uur reistijd zonder al te veel voor- en natransport.

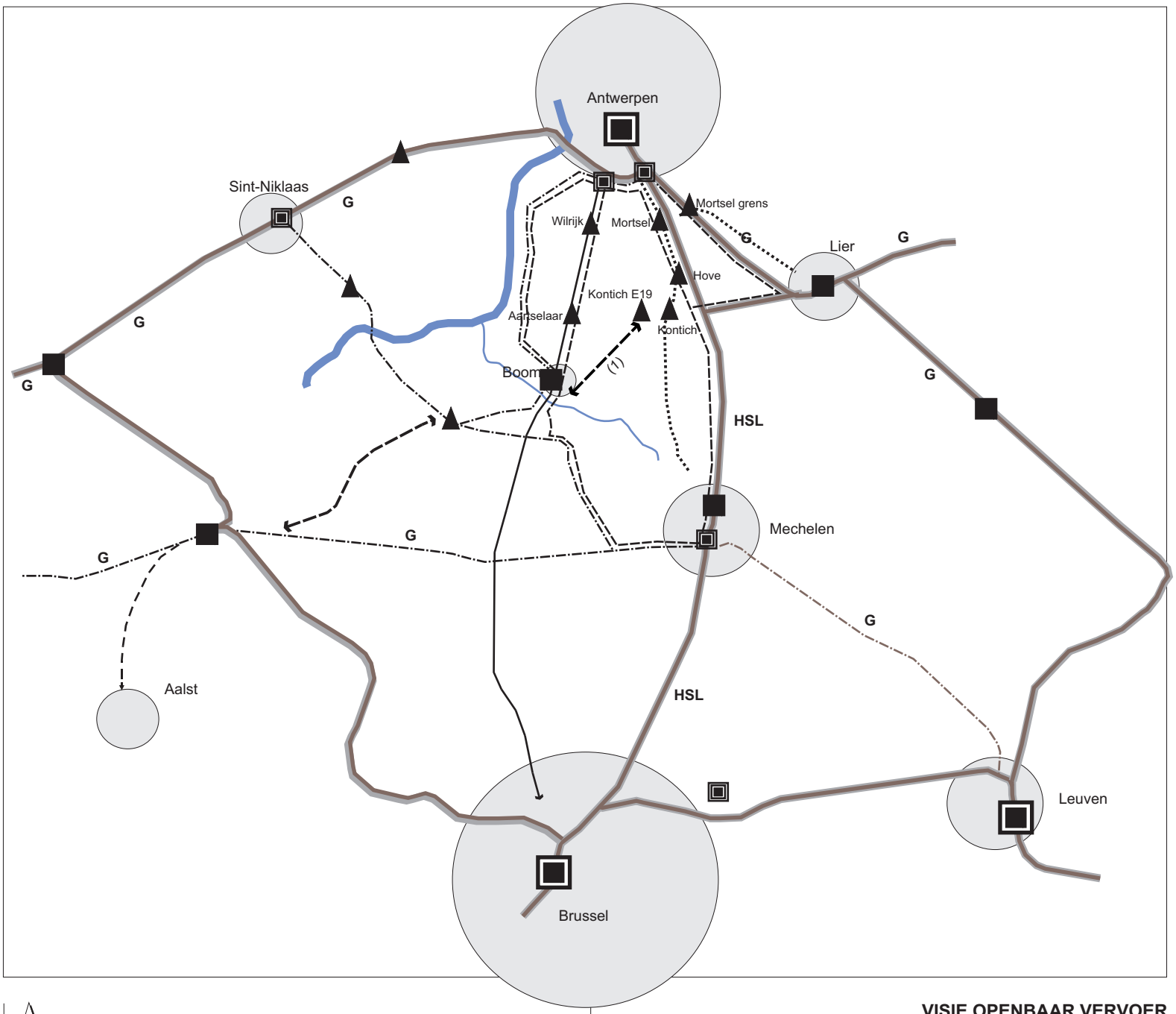
Indien er in het RSPA voor geopteerd wordt om in Boom een voorstedelijke trein Antwerpen – Boom – Mechelen, een IR-trein Antwerpen – Boom – Aalst en een snelbus Antwerpen – Boom – Brussel in te leggen, ontstaat in de Brabantse Poort een sternet. Eén verbinding ontbreekt dan: deze langs de N171. De kansen dat Boom kan uitgroeien tot betere openbaarvervoerknoop kunnen afgeleid worden uit de aantallen instappers die de NMBS in vergelijkbare kleinstedelijke

knooppunten

- intergemeentelijk / voorstedelijke knooppunt (RSPA)
- provinciaal knooppunt IR (RSPA)
- hoofdstation IC (RSV)
- HSL-station HST (RSV)

verbindingen

- HSL, G — hoofdspoorlijn (IC), HSL-net, goederenhoofdnet } (RSV)
- regionale spoorlijn (IR) (RSPA)
- snelbus (IR) (RSPA)
- secundaire weg, type III (RSPA)
- voorstedelijke verbinding (RSPA)
- potentiële as voor vervollediging van het raster (trein / tram of bus)
- (1) niet in RSPA voorzien



N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

VISIE OPENBAAR VERVOER
Naar een raster vormig net en structurele knopen

kaart 6.2.2.1

gebieden (IR-knoop) realiseert: Boom 203 instappers per gemiddelde werkdag in 2001, Lier 4833, Herentals 2357, Heist op den Berg 1196 (Bron: NMBS telgegevens van november 2001).

6.2.2.2
STATION BOOM ALS OPENBAARVERVOERKNOOPPUNT
EN KONTICH ALS VOORSTEDELIJK OPENBAARVERVOERKNOOPPUNT

Boom: multimodaal knooppunt op IR-niveau

Uitbouw van Boom tot een multimodaal knooppunt voor personenvervoer van provinciaal niveau (RSPA, blz. 259) vergelijkbaar met Lier en Mechelen-Nekkerspoel in de omgeving.. Een belangrijk op te lossen probleem stelt zich door de barrièrewerking van de N177 die het station van het centrum isoleert. De markt is hoofdhalte maar biedt geen plaats aan een gezamenlijke eindhalte voor bussen.

De IR-knoop Boom (zie RSPA) kan vormgegeven worden en extra inhoud krijgen met behulp van een *stedelijk plateau* (zie structuurplan Boom) ergens bovenop de A12 en met integratie van de N177, met afbraak, nieuwbouw, herstel, ruimtelijke verdichting, plein- en routevorming vanaf het station overheen de A12 tot en met de oostelijke zijde van de N177.

Kontich als voorstedelijk openbaarvervoerknooppunt

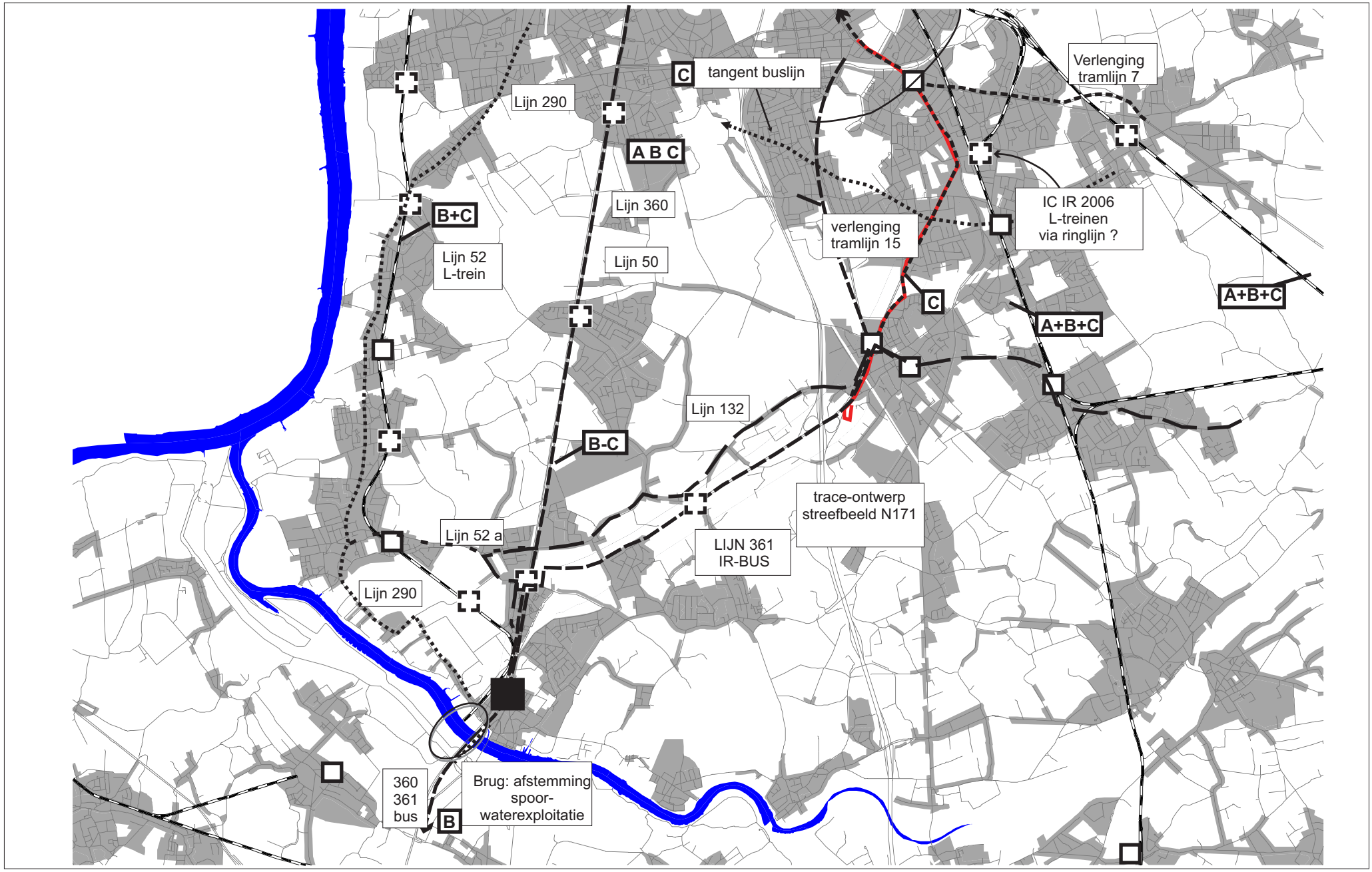
- Knoop Kontich: het centrum van Kontich is hoofdhalte en kan ook overstappunt zijn tussen verschillende lijnengroepen. Gezien de verlenging van tramlijn 15 langs de N171, zal deze hoofdhalte moeten aangevuld worden met een perifeer gelegen overstappunt aan de N171. Dit kan ter hoogte van de Molenstraat als een station uitgebouwd worden afhankelijk van de oplossingen voor het al dan niet aansluiten van de Molenstraat op de N171 of op de N173.
- Ook de tramhalte ter hoogte van Kontich Groeningenlei - Molenstraat, die vanuit het centrum de dichtstbijzijnde halte zal worden, vereist speciale zorg. Benevens deze knopen blijft ook de functie van de hoofdhalte aan het gemeentehuis belangrijk als bestemmingsknoop.
- Op volgende punten moet rekening gehouden worden met overstapbewegingen die in veilige en comfortabele omstandigheden moeten kunnen verlopen (tram en bus aan zelfde perron):
  - Mortsel - Gemeentestraat;
  - Kontich Drabstraat (relatie Satenrozen);
  - Edegem - Buizegem;

- Edegem - Hovestraat;
- Boom AZ ter hoogte van de N177.

– Reet (expresweg): overstap, relatie Kontich met Aartselaar en distributie en werkgelegenheid langs A12.
– Reet Predikherenvelden, hoofdhalte van de wijken aan de noord- en zuidzijde van de N171 en op loopafstand van de school.
– Intermodaliteit:
  – Halte Kontich-E19 wordt mogelijk belangrijk als Park-and-Ride, vooral voor bestemmingen tot en met Mortsel en in mindere mate Berchem (extra muros). Voor een Park-and-Riderelatie met Antwerpen moeten echter twee bijkomende voorwaarden vervuld worden: de commerciële snelheid van de tram moet 25 km/uur bereiken (geeft 30' reistijd tot Antwerpen-Opera), en de rechtstreekse instroom van autoverkeer komende vanuit de E19 aan de Gen. Lemanstraat te Berchem moet worden beperkt. Dit is op korte termijn niet de optie.
    Aan deze halte kan ook een aanknopingspunt gelegd worden voor Ride &Bike verkeer (natransport met bedrijfsfietsen naar Satenrozen en industriepark Kontich - Blauwesteen).
  – Een P&R/B&R kan worden aangelegd ten noorden van de Groeningenlei - Molenstraat, om *eerder lokaal verke*er op te vangen. Deze locatie wordt belangrijker wanneer een eventuele verbinding tussen de N171 en de N1 ten noorden van Kontich wordt gelegd. Ook hier zijn mogelijkheden om R&B te organiseren (bedrijfsfietsen naar de Pr. Boudewijnlaan of het centrum van Kontich).
  – A12: voorzieningen voor P&R ter hoogte van de knooppunthalten van de IR-bus Antwerpen – Brussel-noordwest.
  – De bereikbaarheid van het station Kontich zal door de nieuwe dienstopzet van de buslijn gevoelig verbeteren. C.q. herstructurering lijn 13a vanaf 4 november 2002: nieuwe klokvaste lijn 130 (Wilrijk – Lier) en vier doelgroepenlijnen (131 Wilrijk – Lier; 132 Boom – Lier; 133 Schelle – Kontich-scholen en 134 Boom – Reet-Rozenlaan).
– Overleg met de NMBS om zekerheid te krijgen over de toekomstverwachtingen m.b.t. de Mortselse stations: Oude God en of Liersesteenweg enerzijds en Deurnesteenweg en of Mortsel anderzijds.

6.2.2.3
LIJNENNET STAPSGEWIJZE UITBOUW: HORIZON 2012

- Op korte termijn realisatie van de verlenging van tramlijn 15 tot Kontich - E19; op langere termijn kan worden gedacht aan het doortrekken van de tram richting Satenrozen. Dit gaat samen met de versterking van Satenrozen als distributieplatform. Een bijkomende Park-and-Rideparking bij de toegang van het gebied kan de druk in Kontich wegnemen voor verkeer komende vanuit de richting Boom.
- inzet van een snellere dienst Antwerpen-Bolivar - Zuidstation – 7de Olympiadelaan - Wilrijk (J. Moretuslei) – Aartselaar – Boom (stedelijk plateau) – A12 - Brussel-noordwest en west (Heizel, VUB, Bockstael, Simonis, Groot-Bijgaarden…) als 'verbindend provinciaal vervoer' (zie RSPA, kaart 52);
- mogelijke inzet van een 'antenne' (aansluitend op voorgaande route) via N171 voor de verbinding van de regio Kontich – Hove – Mortsel - Boechout met noordwest- en west-Brussel. Wat dus inhoudt dat op de lange termijn de mogelijkheid moet opengehouden worden voor een verbindende openbaarvervoerverbinding op de N171 tussen Kontich en Boom. Bijzonderheid, dit is niet weerhouden in het RSPA;
- op langere termijn streven naar de inzet van een IR-treindienst Antwerpen – Boom – Puurs - Sint-Amands – Dendermonde – Aalst - Denderleeuw (eventueel verder naar Brussel-Zuid) op IR-niveau (RSPA);
- aanvullen van busaanbod richting Duffel (verlenging lijn 195 voorbij Waarloos, busverbinding Boom – Rumst – Duffel, cf. Mobiliteitsplan Rupel) (RSPA);
- opzet van een tangentbuslijn Boechout – Hove – Edegem – Wilrijk, o.a. voor de versterking van de functie van station Hove (RSA).



LANGZAAM VERKEER vzw

N

Streefbeeldstudie N171
Provincie Antwerpen - AWV

november 2003

GEWENSTE OPENBAAR VERVOERSTRUCTUUR

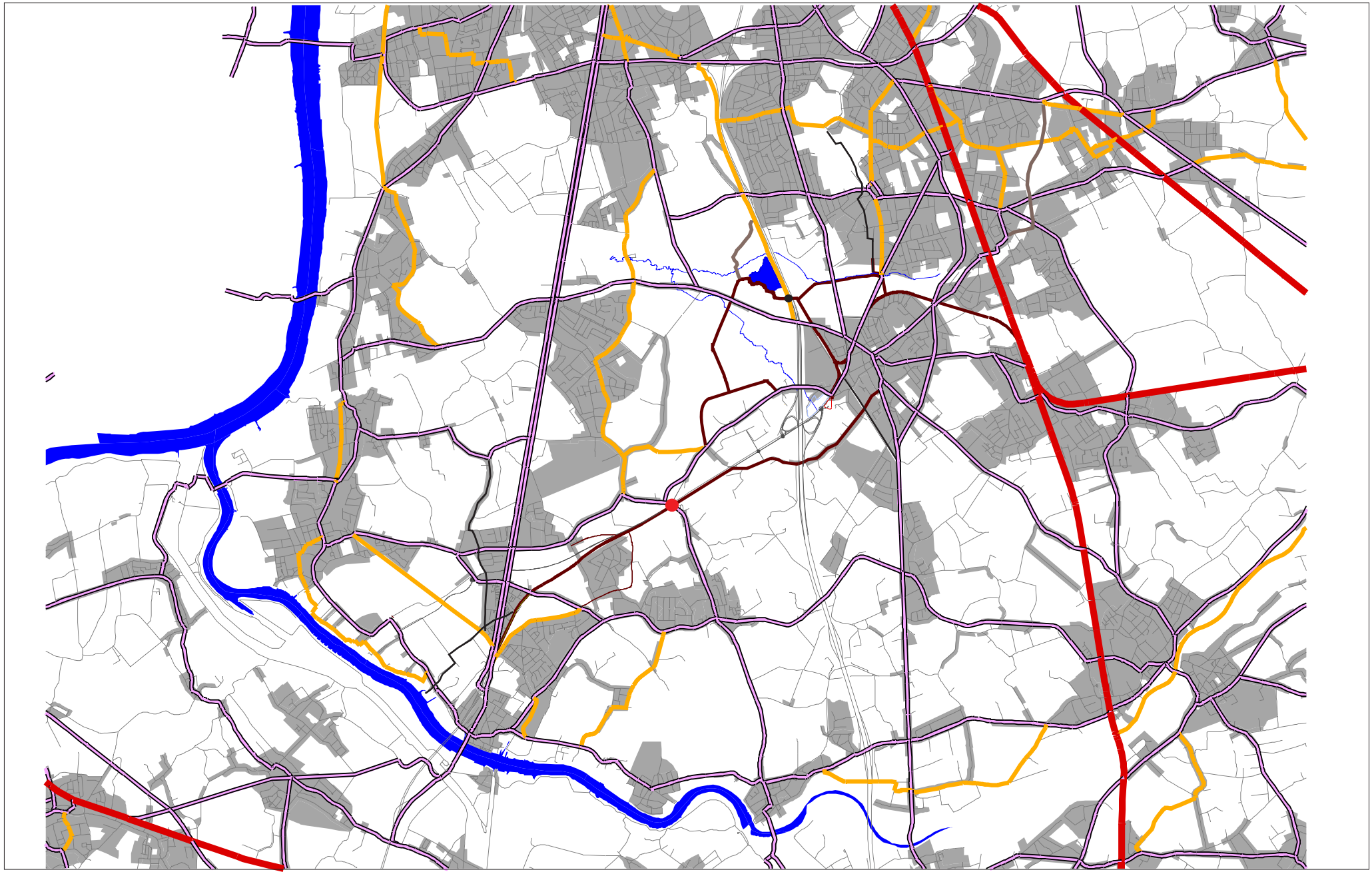
kaart 6.2.2.3

6.2.3
BOVENLOKAAL FIETSNETWERK

In het streven naar een meer rastervormige ontsluitingsstructuur, ook voor de fiets en als drager voor het realiseren van de groene vinger, wordt de huidige spoorwegberm ingericht als fietsroute. Deze route heeft zowel een bovenlokale recreatieve als functionele alternatieve functie.

De voorstellen ter aanvullingen van het fietsroutenetwerk bestaan uit volgende verbindingen:

- van de Groeningenlei een zuidelijke ontsluiting van Edegem, via de Pierstraat, de oude spoorwegbedding, de N171 in de toekomst, richting Boom;
- deze route kan vervolgd worden via de Noeverselaan langs de oude spoorweg richting Niel: Het fietspad langs de spoorweg zal een belangrijke verbinding vormen vanuit Niel, naar Boom station en verder via Noeveren tot aan de Rupel;
- een fietsrondweg omheen Kontich met een extra zuidelijke arm via de Kruisschanslei;
- in Edegem nog een zuidelijke aansluiting via Donk naar de Boerenlegerstraat met een aantakking naar de verbinding tussen Groeningenlei en de Pierstraat.



LANGZAAM VERKEER vzw

N

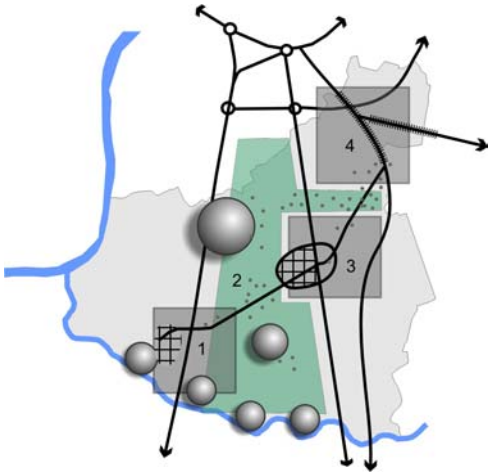
Streefbeeldstudie N171
Provincie Antwerpen - AWV

november 2003

GEWENSTE FIETSNETWERK

kaart 6.2.3

7
VISIE EN CONCEPTEN PER DEELGEBIED



Zoals reeds gesteld in hoofdstuk 2 valt het projectgebied vanuit **verkeerskundig oogpunt** op te delen in twee grote deelgebieden. Een belangrijk concept was echter het zichtbaar maken van de structuren van de nevelstad. Daarom wordt voorgesteld meerdere deelgebieden te onderscheiden rond de N171.

We brengen de afbakening van de verschillende deelgebieden kort in herinnering:

DEELGEBIED 1: KLEINSTEDELIJK GEBIED BOOM - KREKELENBERG

Dit gebied omvat het stedelijke gebied van Boom. Het gebied wordt begrensd door de noordelijke woongebieden van Boom ten oosten van de A12 en het Bosbeekpark. In het zuiden maakt het bedrijventerrein Krekelenberg deel uit van het gebied.. In het noorden is de kern van Boom gelegen met de Rupel als grens.

DEELGEBIED 2: N171 - GROENE VINGER

Dit deelgebied wordt begrensd door de A12 en het bedrijventerrein Satenrozen.

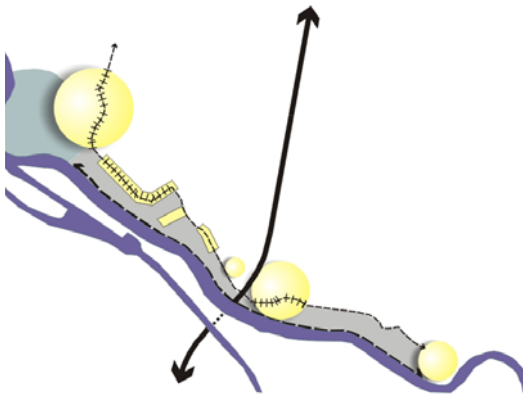
DEELGEBIED 3: SATENROZEN - KONTICH

Dit deelgebied wordt in het noorden ruimtelijk begrensd door de aanwezigheid van de vallei van de Edegemse beek. In het oosten vormen de N1 en vooral de spoorweg voor een ruimtelijke barrière. In het zuiden zorgt een open landbouwgebied voor een zekere marge. Ten westen van Kontich is het bedrijventerrein Satenrozen gelegen, rechtstreeks ontsloten naar de E19.

DEELGEBIED 4: MORTSEL - EDEGEM

Dit deelgebied leunt sterk aan bij het stedelijk gebied Antwerpen. Het gebied zit gekneld tussen heel wat infrastructuren (E19, R11, spoorweg,N1...).

7.1
GEWENSTE RUIMTELIJKE EN VERKEERSSTRUCTUUR DEELGEBIED 1: KLEINSTEDELIJK GEBIED BOOM-KREKELENBERG

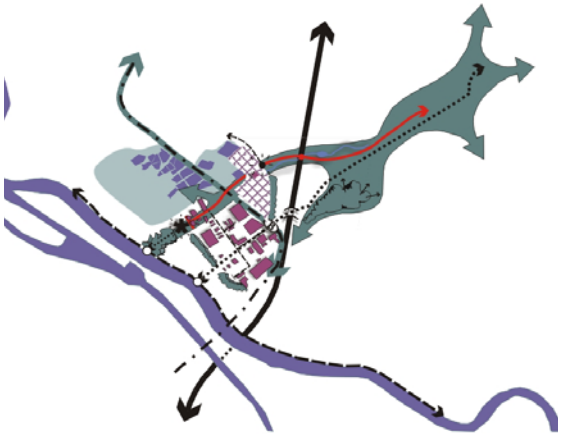


7.1.1
GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR DEELGEBIED 1

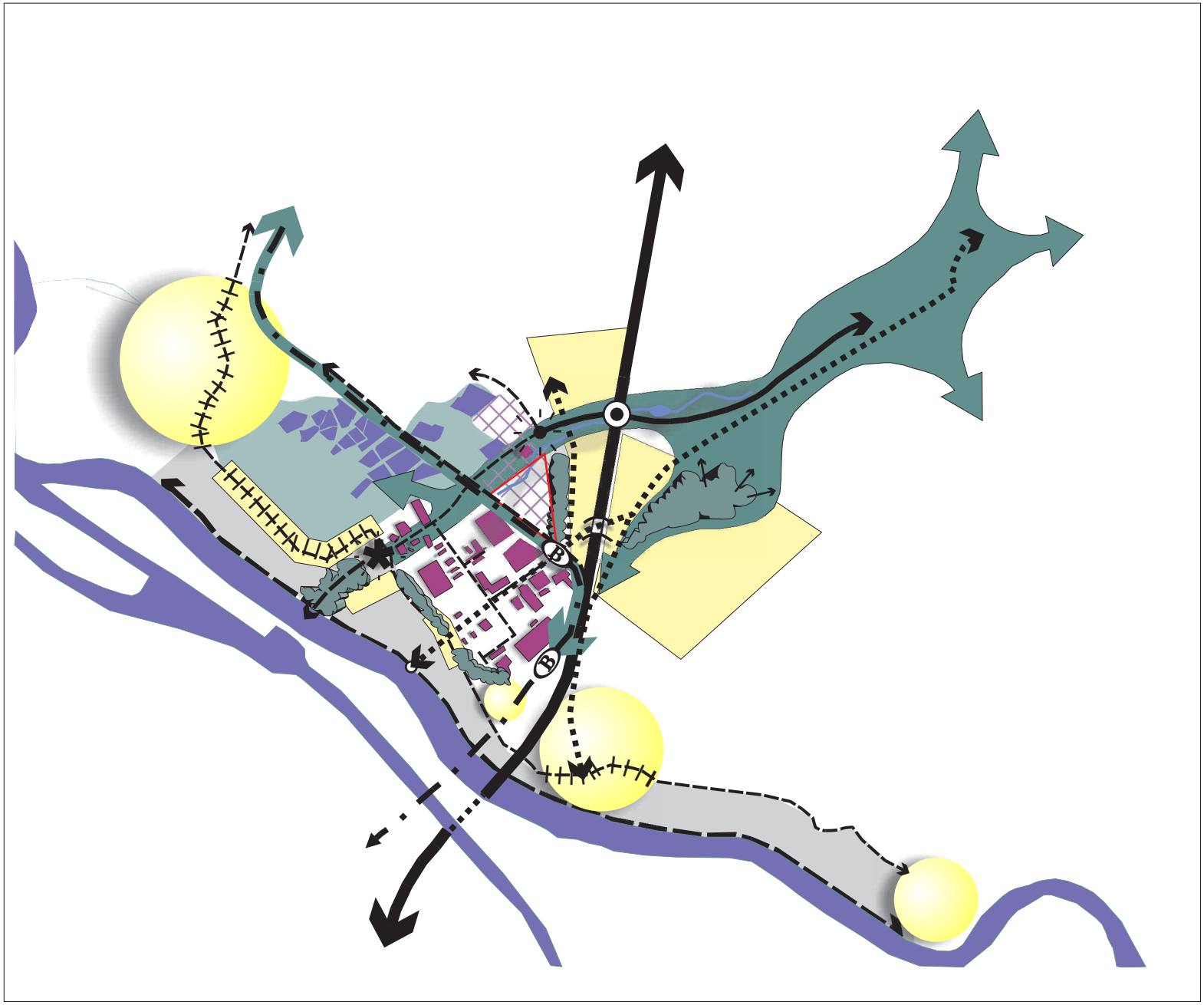
7.1.1.1
KWETSBAAR GEBIED LANGS RUPEL BESCHERMEN EN BELEEFBAAR MAKEN

- Het snoer van Rupeldorpen is ruimtelijk verbonden met Boom via een 'rivierroute' (N148 en dijkwegen).
- Langsheen deze weg bevindt zich een historisch verweven woon-werkgebied dat geen extra druk verdraagt..
- De N148 wordt ingericht als een lange doortocht, het historische en landschappelijke karakter van de weg wordt versterkt.

7.1.1.2
VERKNOPEN VAN GROENE VINGER MET RUPEL VIA KREKELENBERG:
EEN GROEN HOOGWAARDIG BEDRIJVENTERREIN



- Een groen raamwerk voor Krekelenberg met wegen, spoorweg, bestaande beek, bestaande kleiputten en bosschages en erfafscheidingen.
  - Het bedrijventerrein Krekelenberg wordt ruimtelijk begrensd door groenbuffers.
  - De spontane boomopslag in het kleigroevegebied wordt geïntegreerd in de gewenste groeninfrastructuur.
  - De Boomse-Nielse beek en de kleiputten doen dienst als groene stapstenen in het gebied.
  - De spoorwegberm fungeert als groenstrip doorheen het bedrijvenpark.
  - Het groengebied op het einde van de Potaardestraat gelegen tussen Noeveren en Boomsestraat, functioneert als een groene schakel tussen het bedrijventerrein en de Rupel.
  - De aansluiting 's Herenbaan, Potaardestraat en N171 krijgt een parkachtige invulling, die doorloopt doorheen de woonwijk Papendale. De Nielse beek wordt zoveel als mogelijk opgenomen in het wegbeeld.
  - (Het voormalige spoorwegtraject langsheen het Bosbeekpark wordt opgenomen als aftakkende fietsroute en wordt via de Scheldeweg verknoopt aan de Rupel.)



LANGZAAM VERKEER vzw

Groep Infrabo

Belconsulting NV

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen

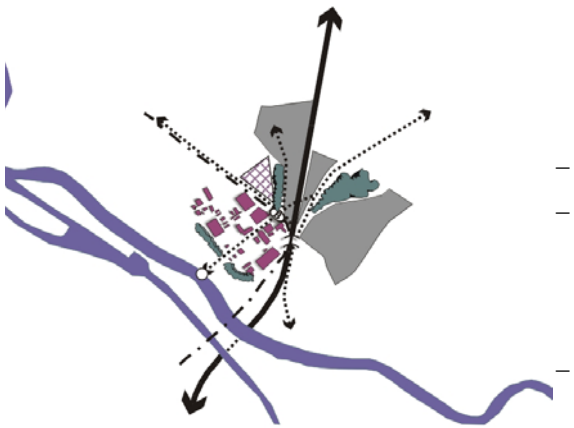
SYNTHESE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR DEELGEBIED 1

november 2003

kaart 7.1

- Hoogwaardig bedrijventerrein: Researchpark en spin-offbedrijven met belangrijk aandeel ruimte voor activiteiten voor personen. Niet geschikt voor commerciële activiteiten (complementariteit met A12) en grote distributiebedrijven (vervoer) (uit complementariteit met Satenrozen en omdat de ontsluiting van het bedrijventerrein naar het zuiden via de activiteitenstrip N177 zou moeten gebeuren, wat dit bedrijventerrein minder geschikt maakt voor het verwerken van grote zwaarvervoerstromen).
- Het gebied mist een zekere oriëntatie, dit wordt verbeterd:
  - De rotonde boven de A12 fungeert als baken voor het bedrijventerrein Krekelenberg (er is geen rechtstreekse aansluiting op de A12).
  - Het kruispunt Potaerdestraat - 's Herenbaan krijgt de functie van toegang en oriëntatiepunt.
- Bescherming van de leefbaarheid van de woonwijk Kleine Paependaelen, het bestaande woonlint 's Herenbaan en Kruiskenslei. De groene open ruimte tussen de wijk Kleine Paependaelen en de wijk Kruiskenslei wordt ingericht als parkgebied.

7.1.1.3
STATION KREKELENBERG ALS SCHARNIERPUNT TUSSEN BOOM-NOORD EN KREKELENBERG



- Om het wetenschapspark en Krekelenberg niet alleen unimodaal te ontsluiten met een nieuwe verkeersinfrastructuur, wordt voorgesteld het station van Krekelenberg opnieuw te heropenenen. De loopafstand van het station van Boom naar het wetenschapspark is te groot. De afstand vanaf het station van Krekelenberg naar het wetenschapspark is wel haalbaar mits er een aantrekkelijke fiets- en voetgangersas wordt uitgezet in het gebied (via groene buffer). De heropening van het station Krekelenberg is ook sterk gericht gericht op Boom-noord.
- Het station van Krekelenberg moet ook als een belangrijk oriëntatiepunt, baken fungeren.
- Om de bereikbaarheid vanuit Boom-centrum en de woonwijken ten oosten van de A12 naar Krekelenberg te verbeteren, dient een ruimtelijke verknoping te worden voorzien ter hoogte van de omgeving van de Lange Lei en de Beukenlaan. Op dit knooppunt takt ook de rondweg van Boom aan. Dit knooppunt fungeert volgens het structuurplan van Boom als toekomstige toegangpoort tot het stedelijke gebied Boom.
- De bestaande doorgang onder het spoor wordt aantrekkelijker gemaakt en doet dienst als poort tot het gebied voor fietsers (doorgang recreatieve en functionele fietsroute als drager van groene vinger). Parallel aan de spoorwegbrug moet een fiets- en voetgangersbrug voorzien worden.

7.1.1.4
KNOOPPUNT BOOMSESTEENWEG – N171 ALS GROENE TOEGANGSPOORT EN ORIËNTATIEPUNT A12

- De activiteitenstrip langs de Boomse steenweg (Antwerpsestraat) wordt geleed door het laten doorlopen van de groene vinger richting Rupel. De rotonde boven de A12 krijgt een signaalobject..
- De hoeken van het kruispunt worden landschappelijk afgewerkt door het aanbrengen van hoogstammig groen.
- De parking van het ziekenhuis wordt voorzien van een duidelijk bomendak. Ook de achterkant van de Delhaize en de woonwijk ten westen van de A12 worden voorzien van een bomengroep.

7.1.2
GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR DEELGEBIED 1

7.1.2.1
N148 ALS DRAGER VAN RUPELDORPEN, NIEL ONTSLOTEN VIA ONTSLUITINGSLUS BOOMSESTRAAT - POTAARDESTRAAT, TUNELWEG, MATENSTRAAT' S HERENBAAN.

- De N148 wordt ingericht als een lange doortocht.
- Langs de Rupel wordt een doorgaande fietsroute voorzien.
- De N148 wordt weerhouden als lokale ontsluitingsweg.voor Niel-centrum, Niel Hellegat, Boom-Noeveren en Schelle zuid. De ontsluiting van Krekelenberg I en II wordt losgekoppeld van deze lokale ontsluitingsweg.

7.1.2.2
N177 ALS LOKALE ONTSLUITINGSWEG VERKNOOPT AAN DE N171
EN DUIDELIJKE HIËRARCHIE IN DE KNOOPPUNTEN

- De N177 fungeert als lokale ontsluitingsweg.
- De N177 doet eveneens dienst als openbaarvervoeras (aanleg vrije busbaan).
- Om de kern van Boom te ontlasten wordt een lokale omleidingsweg rond Boom voorzien (zie structuurplan).
- In de omgeving van de Lange Lei - waar de omleidingsweg rond Boom aantakt - wordt een nieuw kruispunt voorzien dat dienst doet als toegang tot het verblijfsgebied Boom. De aansluiting met de A12 gebeurt via het kruispunt aan de Antwerpsestraat.
- De aansluiting van de N171 op de N177 wordt ingericht met een rotonde en functioneert als toegang voor het bedrijventerrein Krekelenberg. In combinatie met het kruispunt Biest wordt een aansluiting voorzien met de A12. Het is

primaire weg, type I

secundaire weg, type I

lokale weg, type I

lokale weg, type II

lokale weg, type III

doortocht

rotonde

volwaardige aansluiting op A12

geen aansluiting op A12

park, groenstructuur

bebouwing, kern

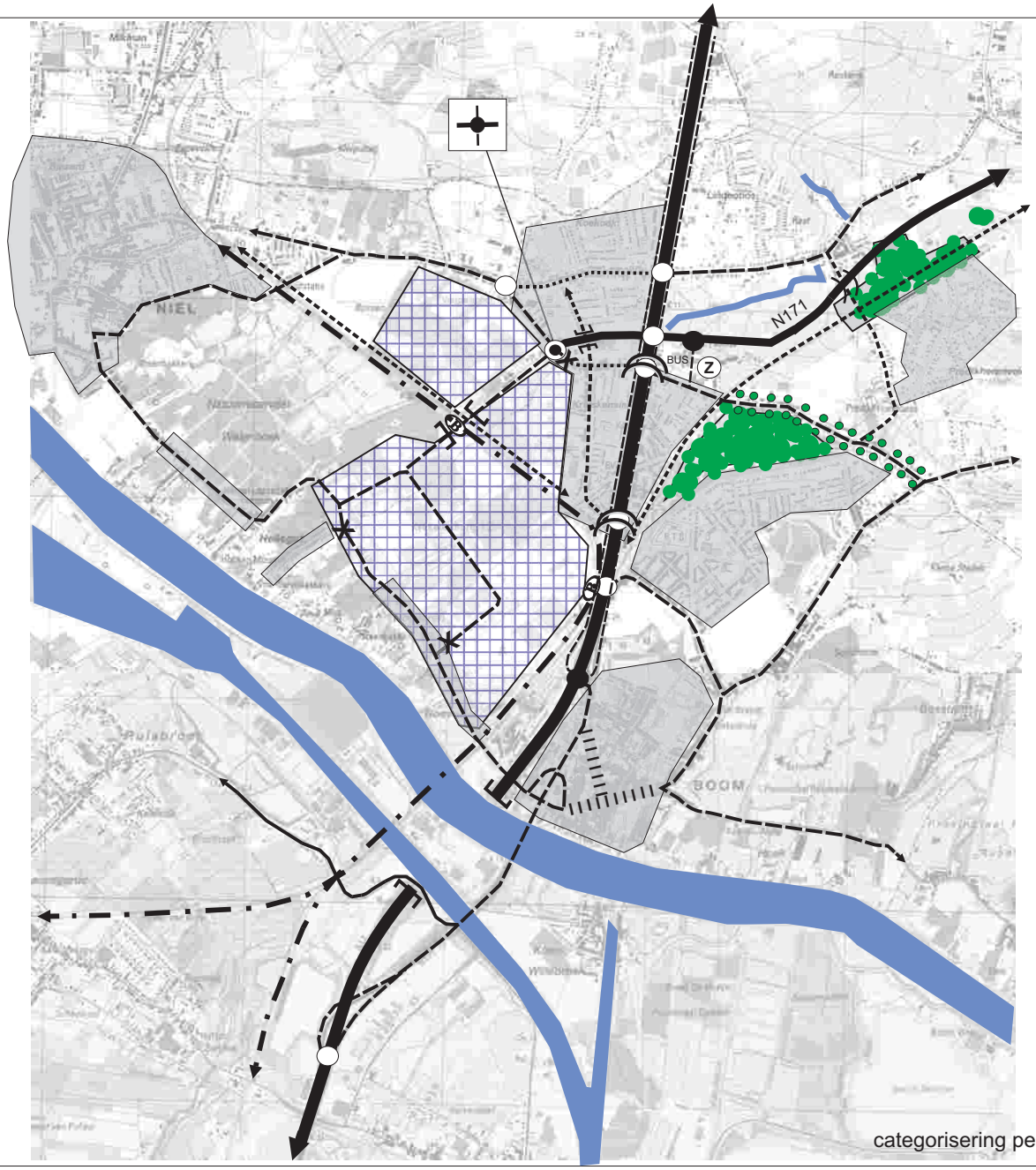
fietsroute

ziekenhuis

Krekelenberg

beekvallei

Rupel



categorisering per deelgebied

LANGZAAM VERKEER VZW

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

N

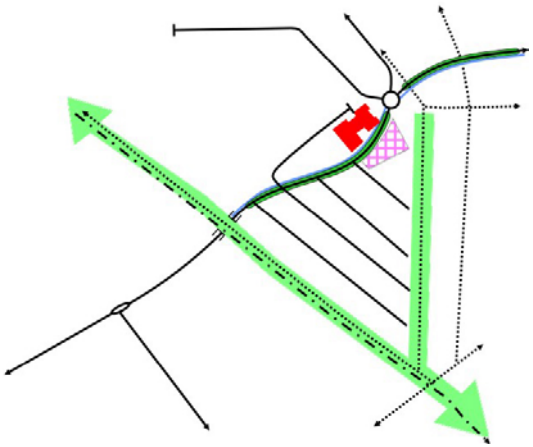
Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

MAATREGELEN EN INRICHTING KRUISPUNTEN KREKELENBERG - BOOM - A12

kaart 7.1.2

aanbevolen om de uitwisseling met de A12 in het noorden zo dicht mogelijk bij het kruispunt N171 te voorzien om te vermijden dat de Cleydaallaan teveel belast zou worden.

- De Matenstraat doet dienst als lokale ontsluitingsweg voor Niel.
- De 's Herenbaan wordt niet rechtstreeks aangesloten op de N171.



7.1.2.3

DUIDELIJKE TOEGANG TOT KREKELENBERG, ONTSLOTEN VIA POTAARDESTRAAT, AANDACHT VOOR LEEFBAARHEID GEMEENTELIJK WEGENNET EN WIJK KRUISKENSLEI

Er wordt gekozen voor één duidelijke toegang tot Krekelenberg. Hiervoor wordt geopteerd voor een rotonde. Alle toegangen bundelen op de rotonde is echter niet haalbaar binnen de huidige ruimtelijke context.

Om het wetenschapspark (bovenlokale uitstraling) en Krekelenberg rechtstreekser te kunnen ontsluiten en om de leefbaarheid in de Pierstraat te verbeteren wordt geopteerd voor een centrale rotonde (het terrein van Mako). Dit vraagt echter ook de ontdubbeling van de Potaardestraat.

Door te opteren voor een grote rotonde op het terrein van Mako kan ook de Pierstraat wordt teruggebracht tot een lokale woonstraat. Het onderbreken van de 's Herenbaan en het ondergeschikt maken van de Pierstraat (wegvak A12 - 's Herenbaan) zal de verkeersleefbaarheid in de wijk Kruiskenslei sterk verbeteren.

Het verkeer in noordelijke richting moet zolang mogelijk op de A12 blijven rijden om uitwijking naar de parallelle gemeentelijke wegen tegen te gaan (Cleydaallaan, Langlaarstraat).

7.1.2.4

FIJNMAZIG FIETS- EN VOETGANGERSNETWERK/ KWALITATIEF OPENBAAR DOMEIN MET STEDELIJKE ALURE

Algemeen wordt er gestreefd naar een goede verknoping van de verschillende woonwijken, activiteitenstrip, park, personenintensieve functie (b.v. schoolomgeving, ziekenhuis, recreatievoorzieningen), stadscentrum, Rupeloevers.

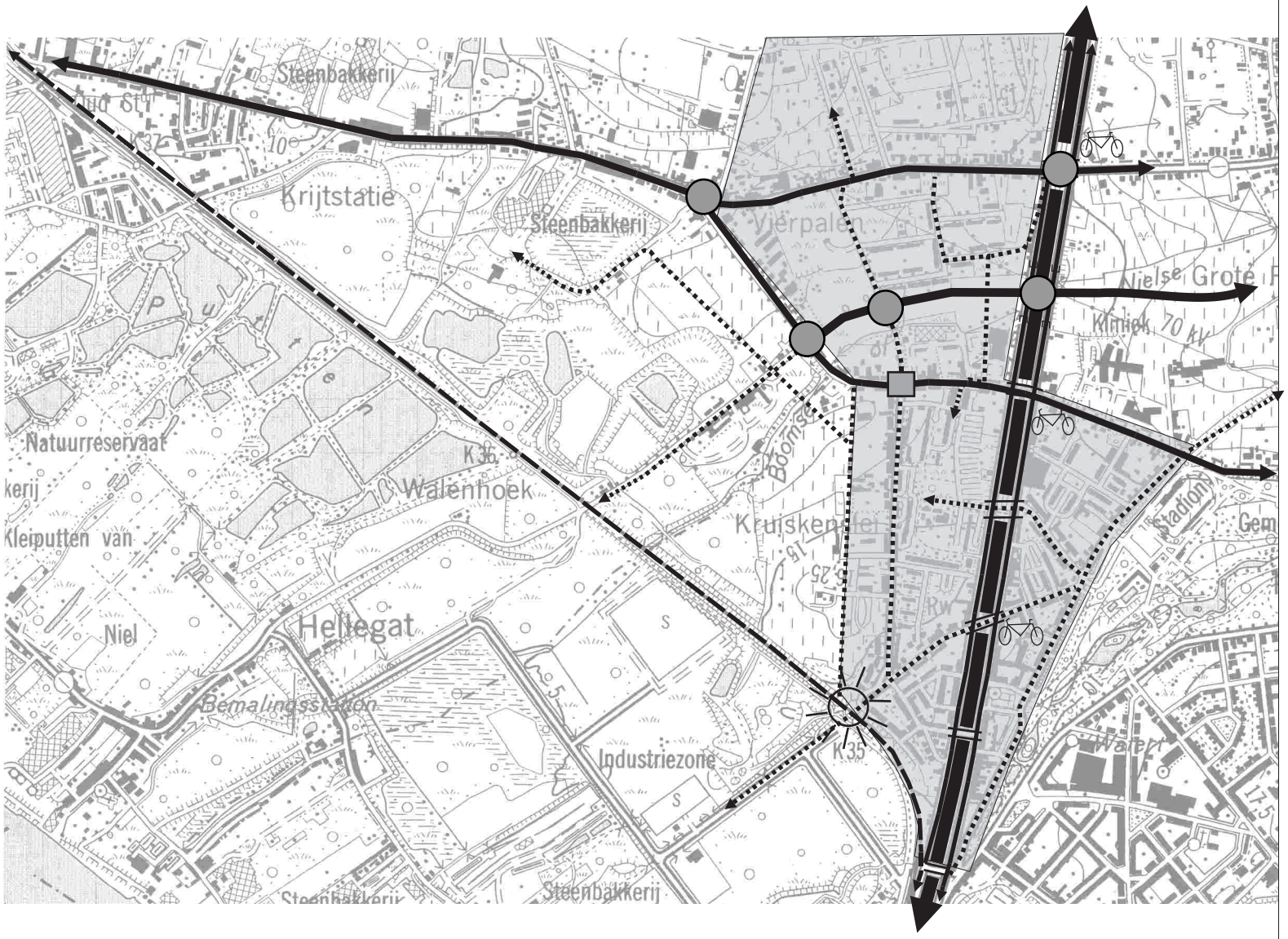
Specifiek gaat de aandacht naar het verknopen van de wijk Kleine Paependaelen en het wegwerken van de barrièrewerking van de nieuwe N171:

- De bestaande fietsroute Kleine Paependaelen - Kruiskenslei wordt voorzien van conflictvrije fietsonderdoorgang met de N171.
- Een bijkomende fietsdoorsteek in de wijk wordt voorzien door de E. Claeslaan te verbinden met de Uitbreidingsstraat. Dit gebeurt eveneens door het realiseren van een conflictvrije fietsonderdoorgang.
- De bestaande fietsroute langs de A12 wordt afgebogen richting Delhaizeparking. Door gebruik te maken van de voorziene fietsonderdoorgang van de E. Claeslaan, ontstaat een conflictvrije oversteek met de N171 voor fietsers die langs de N177 fietsen.
- Het kruispunt ‘s Herenbaan – Potaardestraat - N171 wordt voor fietsers conflictvrij uitgewerkt.
- Niel en Boom worden met elkaar verbonden door een autovrije fietsas via het spoor.

7.1.2.5

PIERSTRAAT ALS LOKALE WOONSTRAAT OOK OPNEMEN IN DE LOKALE ONTSLUITINGSSTRUCTUUR

- Het Kruispunt Pierstraat - ’s Herenbaan dient zo te worden ingericht dat de hoofdrichting Matenstraat - ’s Herenbaan wordt geaccentueerd.
- De Pierstraat blijft echter wel aangesloten op de N177.



secundaire weg type I

bovenlokale functionele fietsroute

bovenlokale alternatieve functionele fietsroute

lokale fietsroute

fietsroute

beveiligen fietsoversteek

fietsknooppunt

N

FIJNMAZIG FIETS- EN VOETGANGERSNETWERK

Streefbeeld N171
Verantwoordingsnota MAKO | oktober 2003

kaart 7.1.2.4

7.1.3
BEREKENING VERKEERSPRODUCTIE ONTWIKKELING KREKELENBERG

Op basis van de bouwplannen kan men het aantal parkeerplaatsen achterhalen en hierbij het aantal wagens op een spitsuur inschatten. Hierbij werd uitgegaan van een bezettingsgraad van 90% en van het gegeven dat 40% van de werknemers de parking verlaat tijdens een spitsuur. De aantallen die op deze manier ingeschat worden, zijn berekend in onderstaande tabel.

	Aantal parkeerplaatsen	**Bezettingsgraad parking**	**Aandeel vertrekken op spitsuur**	**Aantal vertrekken op spitsuur**
Wetenschapspark	1285	0,9	0,4	463
Krekelenberg II	470	0,9	0,4	169

Voor de verdeling van het verkeer werd ingeschat dat 70% naar de A12 gaat, 20% naar de Matenstraat en 10% naar de Potaardestraat. Dit resulteert in de aantallen in onderstaande tabel:

	Aantal richting A12	**Aantal richting Matenstraat**	**Aantal richting Potaardestraat**	**Totaal**
Wetenschapspark	324	93	46	463
Krekelenberg II	118	34	17	169

7.1.4
BESPREKING STREEFBEELD IN DETAIL

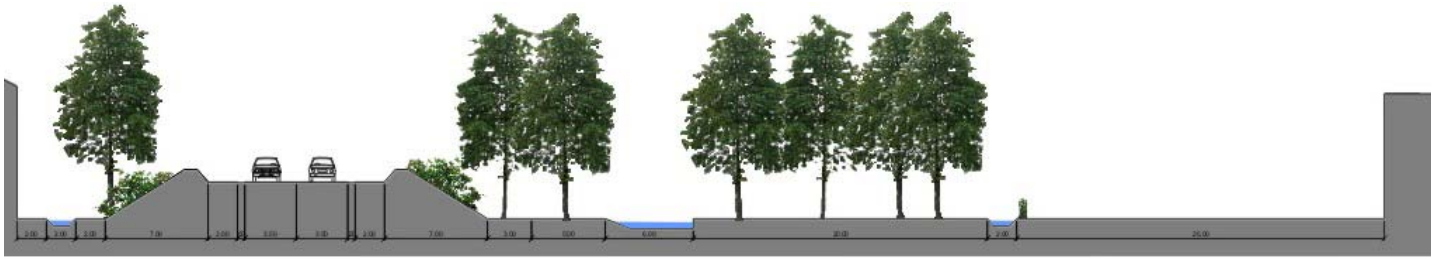
7.1.4.1
WEGVAK A12 – POTAARDESTRAAT: N171 ALS ONDERDEEL VAN AKOESTISCH DIJKLANDSCHAP

Het braakliggende terrein tussen de Servaeslaan en de 's Herenbaan wordt ingericht als park en sluit aan bij het huidige parkgebied gelegen tussen de 's Herenbaan en de Kleine Paependaelen.

De weg wordt aan de zuidzijde ingeplant, conform de reserveringsstrook op het gewestplan.

Net als de spoorwegberm wordt de N171 op een verhoogde dijk aangelegd. Dit laat toe dat de barrièrewerking voor fiets en voetgangers kan beperkt worden door de aanleg van conflictvrije fiets en voetgangersonderdoorgangen. Er zijn geen steile hellingen nodig voor fietstunnels of fietsbruggen. De Dijk wordt geïntegreerd in het park. Aan de voet van de dijk wordt een langgerekte waterpartij met rietkraag voorzien. Het park krijgt een zeer natuurlijke inrichting en dient onderhoudsvriendelijk te zijn.

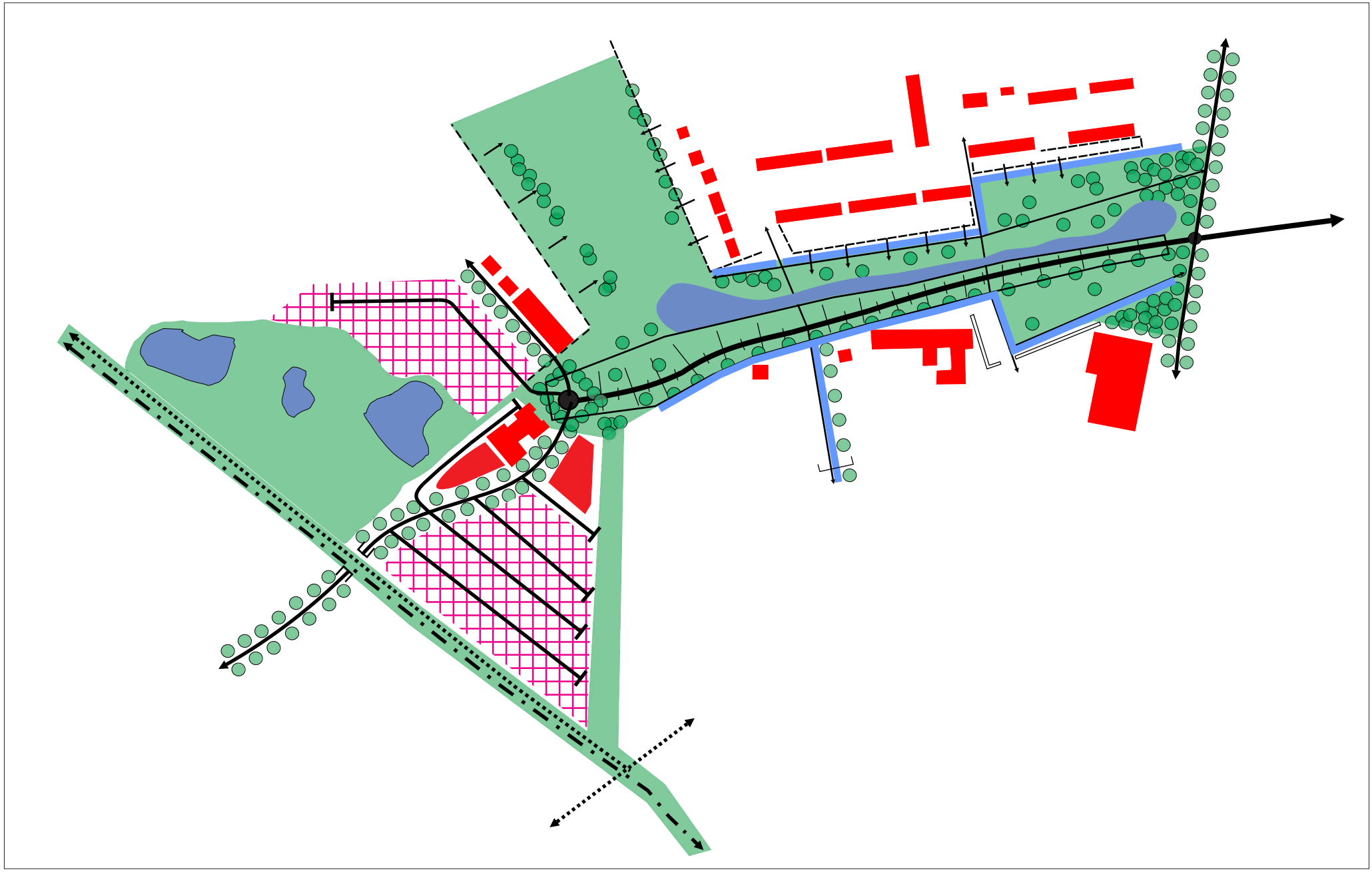
De groenbuffer tussen Krekelenberg en de woonwijk Kruiskenslei sluit aan bij de parkaanleg van de wijk Kleine Paependaelen. Hij vormt een groene verbinding voor fietser en voetganger tussen de wijk, het station Krekelenberg en het centrum van Boom.



Rotonde als poort tot het gebied

De rotonde t.h.v. de Potaardestraat - 's Herenbaan wordt eveneens verhoogd aangelegd om voor een conflictvrije onderdoorgang voor fietsers te zorgen.

De rotonde wordt in het midden opengemaakt en voorzien van een zuilvormig signaalobject (referentie naar de bakstenen schoorstenen in het gebied). In de centrale open ruimte op het midden van de rotonde komen verschillende fietspaden samen.



LANGZAAM VERKEER vzw

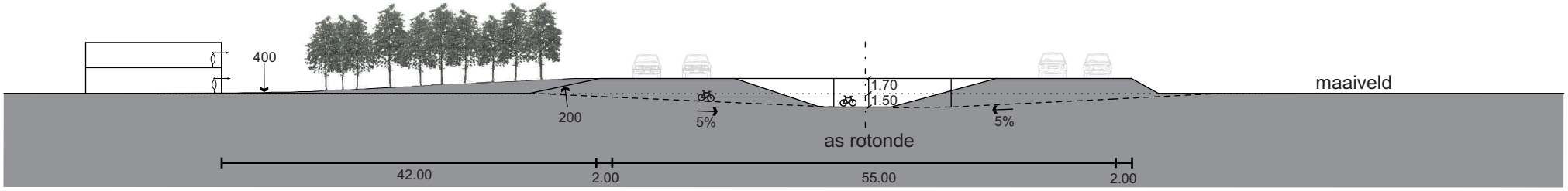
GROEP INFRABO

Belconsulting NV

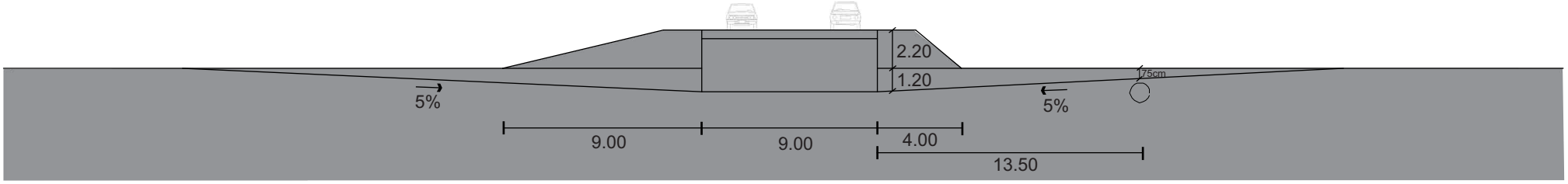
N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | november 2003

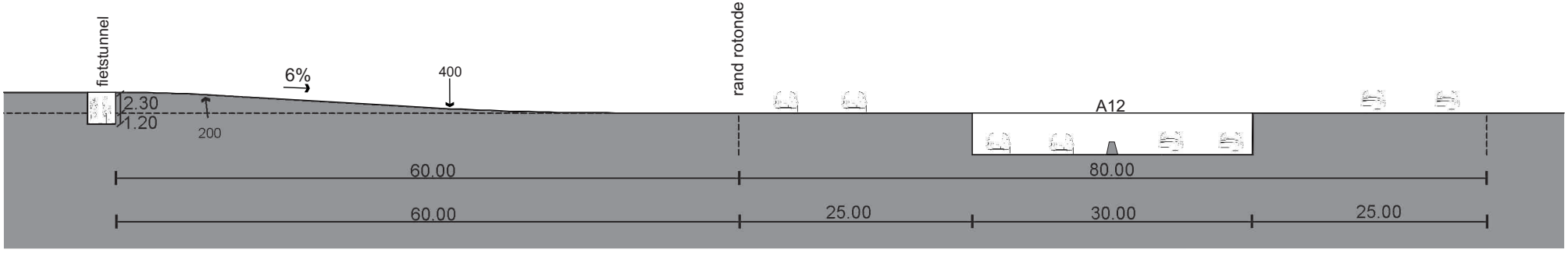
GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR
Deelgebied 1
kaart 7.1.4.1a



Lengteprofiel rotonde Potaardestraat



Dwarsprofiel fietsonderdoorgang Kleine Paependaelen



Lengteprofiel N171: aansluiting A12 en fietsonderdoorgang

LANGZAAM VERKEER vzw

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

SCHETS

kaart 7.1.4.1c

LANGZAAM VERKEER vzw

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

SCHETS

kaart 7.1.4.1d

7.1.4.2
WEGVAK 'S HERENBAAN - SPOORWEGTUNNEL

- De nieuwe ontsluitingsweg wordt aangelegd als 2x1 met middenberm.
- De weg wordt voorzien van een laanbeplanting.
- Haaks op deze centrale as worden de interne ontsluitingswegen aangetakt.

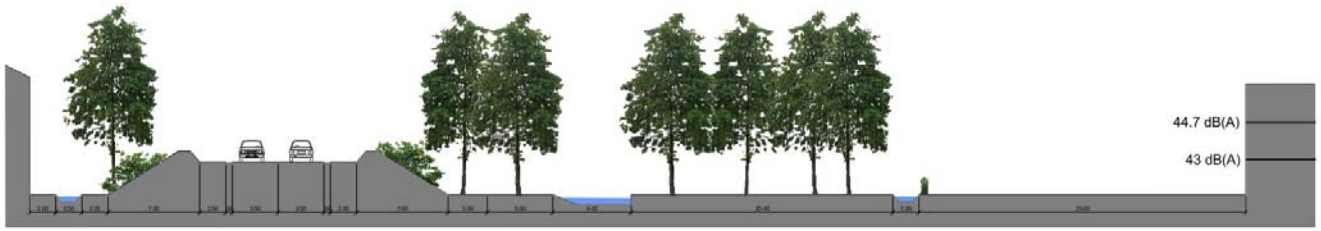
7.1.4.3
WEGVAK SPOORWEGTUNNEL - INDUSTRIEWEG

- De nieuwe ontsluitingsweg sluit aan op de bestaande Potaardestraat.
- De weg wordt voorzien van laanbeplanting.

7.1.5
EFFECTEN OP GELUID

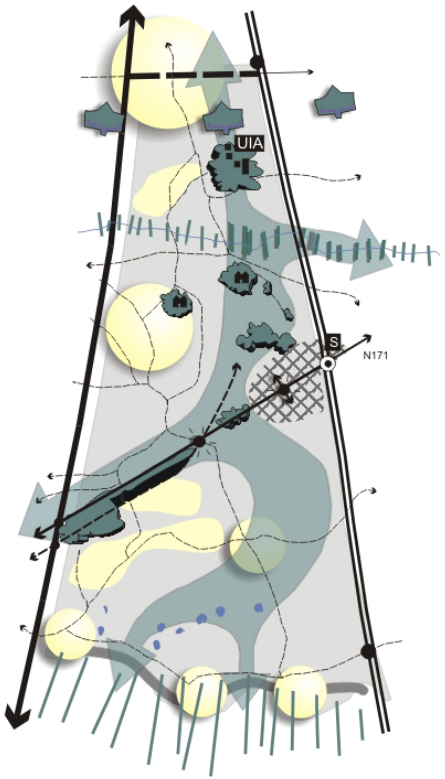
Uit de geluidsstudie van het Vlaamse Gewest is gebleken dat de ophoging van de weg tot 2 meter niet voor een extra geluidsbelasting zorgt in het gebied. Bij een snelheidsregime van 50 km/uur en een gelijkgrondse aanleg van de N171 zal een geluidsniveau van 57 dB(A) ontstaan. Indien de weg op een dijk wordt gelegd met een hoogte van 2 meter, conform het streefbeeld, blijft dit geluidsniveau aangehouden. Indien er ook geluidswerende maatregelen worden voorzien (voorstel om naast de weg een geluidsdam te voorzien), dalen de waarden tot 43 dB(A) op niveau van de woonkamer. En tot 44,7 dB(A) op niveau van de slaapkamers.

Waarnemingshoogte	Basistoestand weg op maaiveld	Met scherm	Basistoestand weg op 2 m hoge Dijk	Weg op dijk met scherm
Servaeslaan hoogte woningen 4 meter	50 km/uur 57dB(A)	43,3 dB(A)	50 km/uur 57dB(A)	43,0 dB(A)
Servaeslaan hoogte woningen 7 meter (slaapkamerniveau)	50 km/uur 57dB(A)	45,1 dB(A)	50 km/uur 57dB(A)	44,7 dB(A)



7.2
GEWENSTE RUIMTELIJKE EN VERKEERSSTRUCTUUR DEELGEBIED 2: N171, EEN GROOT VERBLIJFSGEBIED ROND EEN GROENE VINGER

7.2.1
GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR DEELGEBIED 2



7.2.1.1
VERSTERKEN GROENE VINGER VIA LANDSCHAPSPLAN

- Geen (hoog)dynamische ontwikkelingen in dit gebied.
- Restanten van eiken-berkenbos, naaldbosfragmenten en kasteeldomeinen in de onmiddellijke omgeving van het wegvak worden opgenomen als stapstenen voor de uitbouw van een noord-zuidelijke groenas voor de Antwerpse agglomeratie.
- De aanwezige spoorwegbedding met zijn natuurwaarden wordt gevrijwaard. Door maximaal gebruik te maken van de reserveringsstrook op het gewestplan kan het tracé van de weg meer naar het noorden worden opgeschoven en ontstaan er mogelijkheden om tussen de Predikherenhoevestraat en de N171 het groen van de spoorwegberm te verruimen tot park/uitbreiding van het **speelbos.**
- Ecologische inpassing van de N171: in de doorsneden open ruimte worden de gekwetste randen hersteld. In de reststrook wordt de waterhuishouding geregeld, samen met de afwatering van de weg zelf. Natuurlijke bufferbekkens staan in voor de afwatering van de weg.
- De vergroening van de N171 tussen Pierstraat en Satenrozen door herschikking tot 2x1 en **als laan** voor een afwerking van de randen van het industriegebied. Herbestemmen van het vrijkomende deel van het bestaande tracé N171 als lineair park met fiets-, skate- en wandelrecreatie.
- In de directe omgeving van het kruispunt Eikenstraat - Pierstraat zijn nog enkele restgronden die benut kunnen worden voor een parkachtige invulling van het knooppunt, als onderdeel van de groene vinger. De bestaande watertoren wordt gewaardeerd als een stadslandschappelijk baken, scharnier voor het groen raster (oost west – noord zuid). Als dusdanig kunnen beperkte verzorgende functies voor recreatie in het gebied worden voorzien (horeca, info en educatie).
- De ex-spoorwegbedding en delen van de bermen van de N171 worden aangewend als ecologische strip (natuurverbinding).

- Het gemeentelijke Bosbeekpark vormt de uitvalsbasis voor de functioneel-recreatieve fietsroute tussen Boom en de zuidelijke stadsagglomeratie van Antwerpen in de richting van de UIA-campus en Fort 8 te Wilrijk. Het knooppunt van de voorziene N171 met de Pierstraat - Eikenstraat wordt opgevat als **scharnierpunt** in deze fietsroute.
- Tussen Predikherenvelden (Reet) en Krekelenberg (Boom-Niel) wordt het westelijke tracédeel van de N171 als een afdalende **slingerende 'parklane'** ingepast in het steilfront.

7.2.1.2
BESCHERMEN WOONKWALITEIT

- Ruimtelijke verdichting en diensten en winkels van lokaal niveau in of enten op de bestaande kernen.
- De oude wegverbindingen vormen de ruimtelijke drager van de dorpskommen Reet, Aartselaar en Kontich en de gehuchten Beurs, Heiken en Keizershoek. De verkeersleefbaarheid primeert hier boven de verkeersfunctie.
- Geluidswering voor de woonwijk Predikherenveld vormt een ander belangrijk aandachtspunt. Bij de landschappelijke inpassing wordt aanvullend rekening gehouden met drie dwarse hoogspanningsleidingen.

7.2.1.3
OPEN HOUDEN LANDBOUWGEBIED TEN NOORDEN VAN REET

Ruimtelijk beeldherstel van de vallei van de grotendeels overwelfde Nielse beek.

Een functioneel **retentiebekken, opgevat als open waterpartij**, zorgt voor een vooraankondiging van het kleigroevengebied. Omwille van de beperkte capaciteit van de waterafvoer onder de N171 (ingebuisde Nielse beek) fungeert het retentiebekken als buffer. Bovendien heeft het bekken een drainerende functie voor de vochtige weilanden.

Herstel kleine landschapselementen in het gebied.

7.2.2
GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR DEELGEBIED 2

7.2.2.1
ALGEMENE VISIE: SELECTIEVE BEREIKBAARHEID VAN ECO- EN VERBLIJFSGEBIED

- Het gebied gelegen tussen de A12 en de E19 wordt beschouwd als een gebied waar enkel lokaal bestemmingsverkeer toegelaten is. De vele dwarsrelaties in het gebied moeten worden afgebouwd. Deze rol wordt overgenomen door de N171. Om dit te stimuleren kan worden gedacht aan het knippen van bepaalde straten. Deze kunnen worden opgenomen in het recreatieve fietsnetwerk.
- De Pierstraat functioneert als interlokale ontsluitingsweg tussen Rumst en Aartselaar.
- Een vlotte dwarsrelatie tussen E19 en A12 via Boom wordt ontmoedigd.
- De doortochten in Niel en Rumst worden ingericht. Rumst wordt via de Rumstsestraat ontsloten naar het hoofdwegennet.

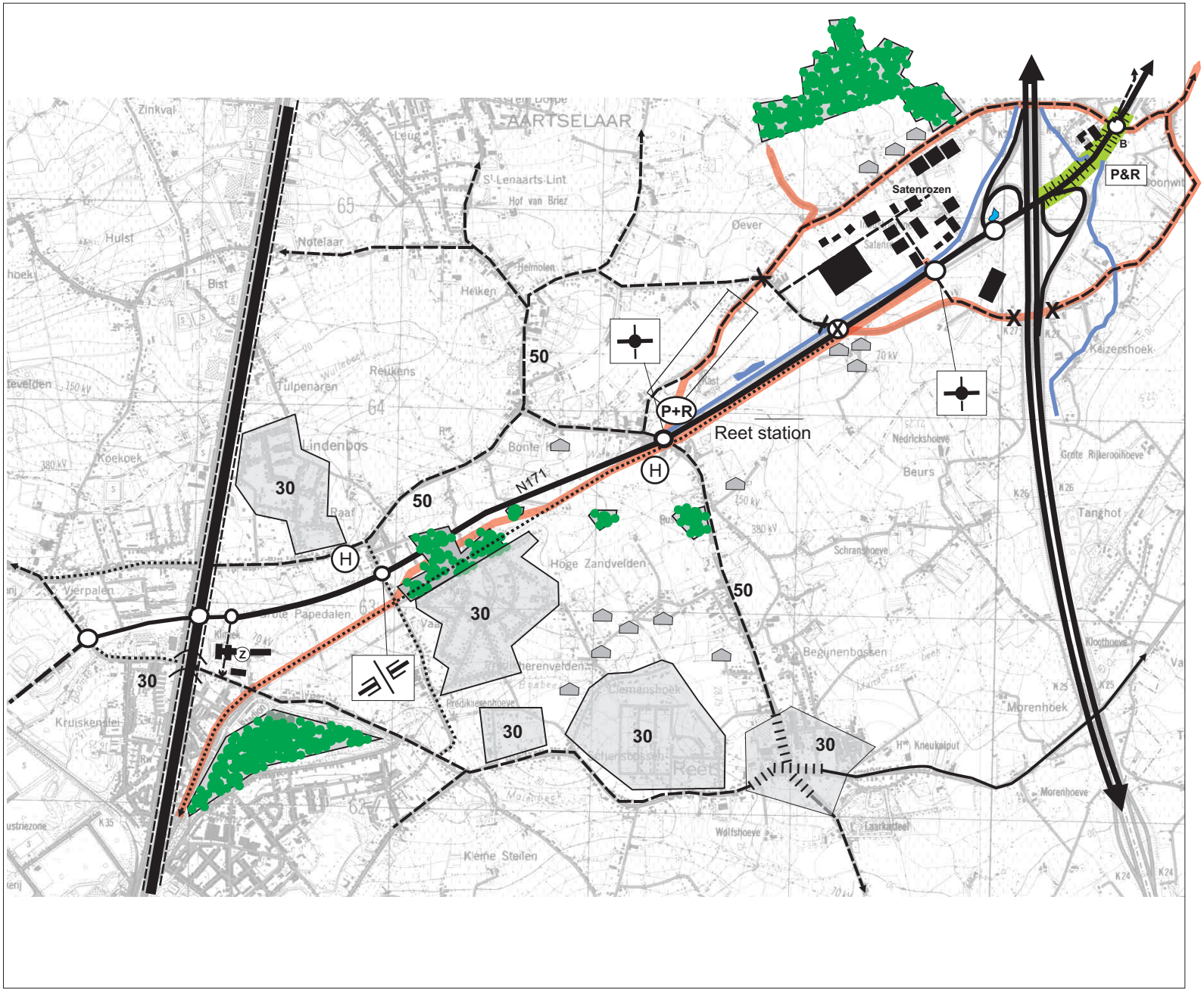
7.2.2.2
INRICHTING N171 ALS SECUNDAIRE WEG TYPE I MET VOLWAARDIGE AANSLUITING EIKENSTRAAT

Bij de inrichting van de N171 als secundaire weg type I dient rekening te worden gehouden met het voorzien van een filter. Hoe groot mag de reistijd zijn op het traject, hoeveel aansluitingen voorzien we, en hoe worden deze ingericht? Anderzijds dient ook te worden nagegaan op welke manier het gebied tussen de A12 en de E19 het best wordt ontsloten.
Twee mogelijke scenario's zijn onderzocht:

Resultaten modelberekening zie ook hoofdstuk 6.2.1.4.

Scenario 1: Volgens mobiliteitsplan Rupelstreek

- De Pierstraat en de Predikherenhoevestraat worden niet aangesloten op de N171. Enkel het bedrijventerrein Satenrozen wordt aangetakt op de N171.
- De weg wordt in sleuf gelegd en er wordt geopteerd voor ongelijkvloerse kruisingen voor zowel fiets als auto.
- Het verbindende karakter van de weg is absolute prioriteit.
- Als mogelijke variant in dit scenario wordt de aansluiting van Satenrozen exclusief voor alleen de ontsluiting van het bedrijventerrein.



LANGZAAM VERKEER vzw

Groep Infrabo

Belconsulting NV

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | november 2003

MAATREGELEN EN INRICHTING KRUISPUNTEN
PIERSTRAAT - N171

kaart 7.2.2

VOORDELEN

- Doorstroming autoverkeer verzekerd.
- Conflictvrije oplossing voor fietsers.
- Door het niet aansluiten van de Eikenstraat op de N171 krijgt de weg een lokaal karakter.

NADELEN

- Te vlotte doorstroming zorgt voor kortsluiting in hoofdwegennet, de weg neemt de rol over van de N16.
- Ruimtelijke impact van kruispuntoplossingen is groot, ook al wordt de weg gedeeltelijk in een sleuf gelegd (ruimtelijke fly-over).
- Er wordt geen rechtstreekse aansluiting voorzien van de Eikenstraat op de N171, wel een onrechtstreekse via Satenrozen. Is het kleine omwegeffect dat hiermee wordt gecreëerd voldoende als weerstand ?
- Belasting van de Pierstraat grondgebied Kontich blijft.

Scenario 2: Weg heeft meer ontsluitende functie, Pierstraat – Eikenstraat wordt aangesloten (voorkeur ruimtelijk streefbeeld)

- De Pierstraat – Eikenstraat wordt rechtstreeks aangesloten op de N171.
- De N171 wordt ingericht met een meer groen dwarsprofiel en gelijkgrondse kruisingen (rotondes) voor het autoverkeer. Fietsers kruisen de weg ongelijkvloers op de kruispunten.

VOORDELEN

- Mogelijkheden om filter in te bouwen.
- Kruispuntoplossingen hebben minder grote impact op landschap en bebouwing.
- Fietsers kunnen de N171 conflictvrij kruisen.
- Mits er voldoende weerstand wordt geboden op het onderliggende wegennet (moet in beide scenario's toch gebeuren) zal het aanzuigeffect van een rotonde op het kruispunt Eikenstraat - N171 niet groter zijn.

NADELEN

- Het effect van de filter mag niet té groot zijn, om te vermijden dat het onderliggende wegennet opnieuw belast zou worden.
- Huidige belasting Eikenstraat blijft.

7.2.2.3
FIJNMAZIG FIETS- EN VOETGANGERSNETWERK

- Kernen, woonlinen en verkavelingen, industrieterrein Satenrozen, activiteitenstrip Boomsesteenweg, (lokale) recreatieterreinen en het ziekenhuis worden onderling verbonden.
- Predikherenhoevestraat blijft open als fietsverbinding.

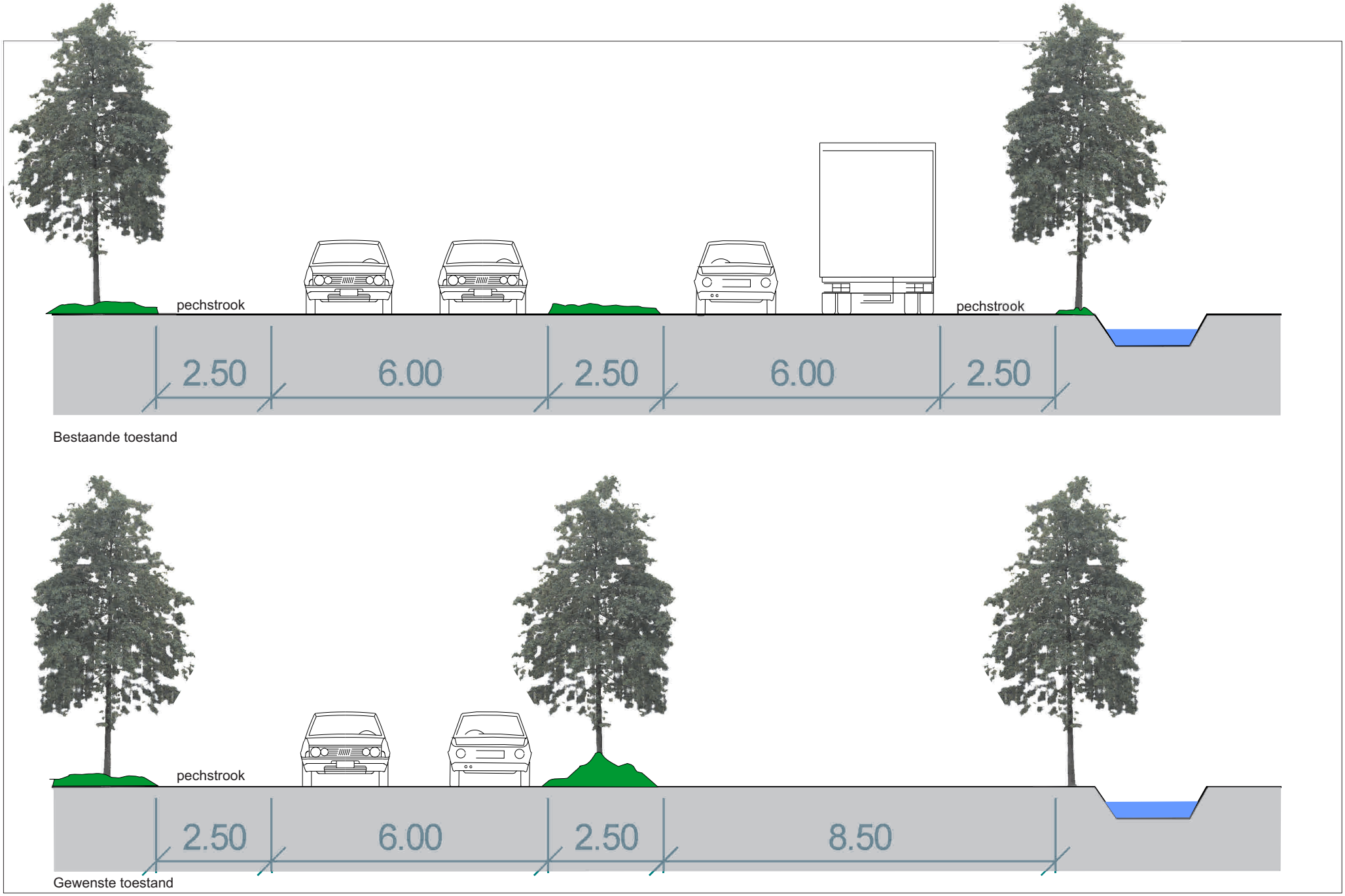
7.2.3
BESPREKING STREEFBEELD IN DETAIL

7.2.3.1
WEGVAK KEIZERSHOEK - EIKENSTRAAT

- Het wegvak Keizershoek - Eikenstraat wordt teruggebracht tot 2x1. De overige twee rijstroken worden omgevormd tot skatepark. De weg wordt begrensd door het huidige struweel, waardoor een meer gesloten wegbeeld ontstaat en er geen doorzichten zijn naar het landschap.
- Het kruispunt Eikenstraat - N171 wordt beveiligd met een rotonde en een ongelijkvloerse kruising voor fietsers.
- De rotonde biedt ook toegang tot een parking, die als onthaal dient voor een bezoek aan zowel het skatepark als het landschapspark. Tevens is er ook aandacht voor een goede halteaccommodatie voor de bus (Reet statie).

7.2.3.2
WEGVAK EIKENSTRAAT - PREDIKHERENHOEVESTRAAT

- Het nieuw aan te leggen wegvak vanaf de Eikenstraat tot de wijk grote Paependaelen wordt ingericht als 2x1 met middenberm. De weg wordt aan een zijde begrensd door het bestaande struweel van de spoorwegberm. Aan de noordzijde van de weg zijn er zichten op het open landschap.
- Het wegvak dat evenwijdig loopt met de wijk Grote Paependaelen wordt meer noordwaarts ingeplant om de bestaande spoorwegberm en het jonge bos maximaal te vrijwaren. De weg komt tussen het jonge bos en het bestaande bos te liggen. Het bestaande bos wordt verder uitgebreid.
- De huidige sportterreinen worden aan de onderzijde van de nieuwe N171 voorzien, meer aansluitend bij de wijk Paependaelen, zodat men de weg niet meer hoeft over te steken. De bestaande fiets- en voetgangersdoorsteek doorheen het bos wordt voorzien van een fietsbrug.



DWARSPROFIEL N171

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

kaart 7.2.3.1

LANGZAAM VERKEER vzw

GROEP INFRABO

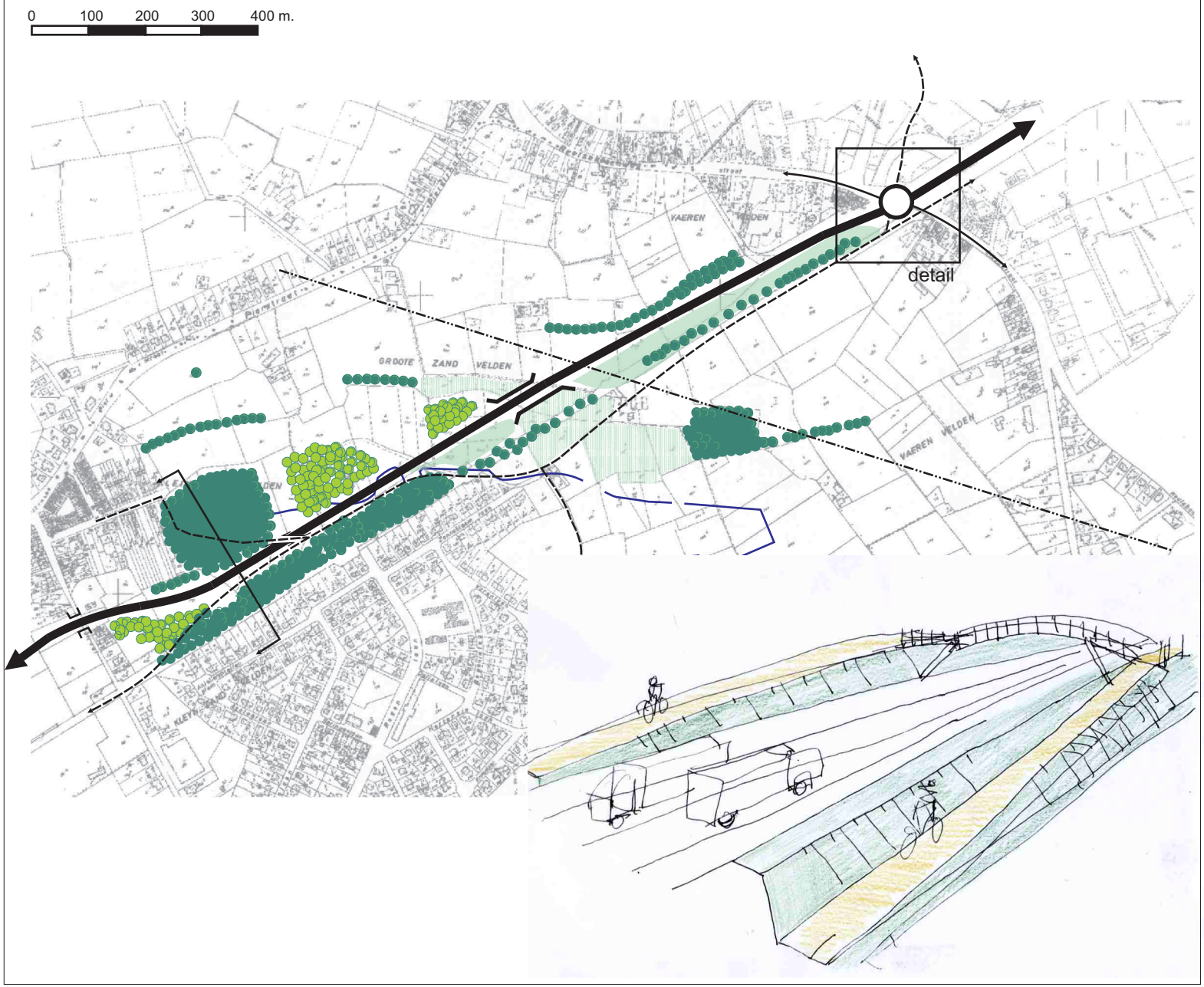
Belconsulting NV

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

REFERENTIE BEELDEN

kaart 7.2.3.1



kleine landschapselementen

alluviaal gebied

waterloop

fietsnetwerk

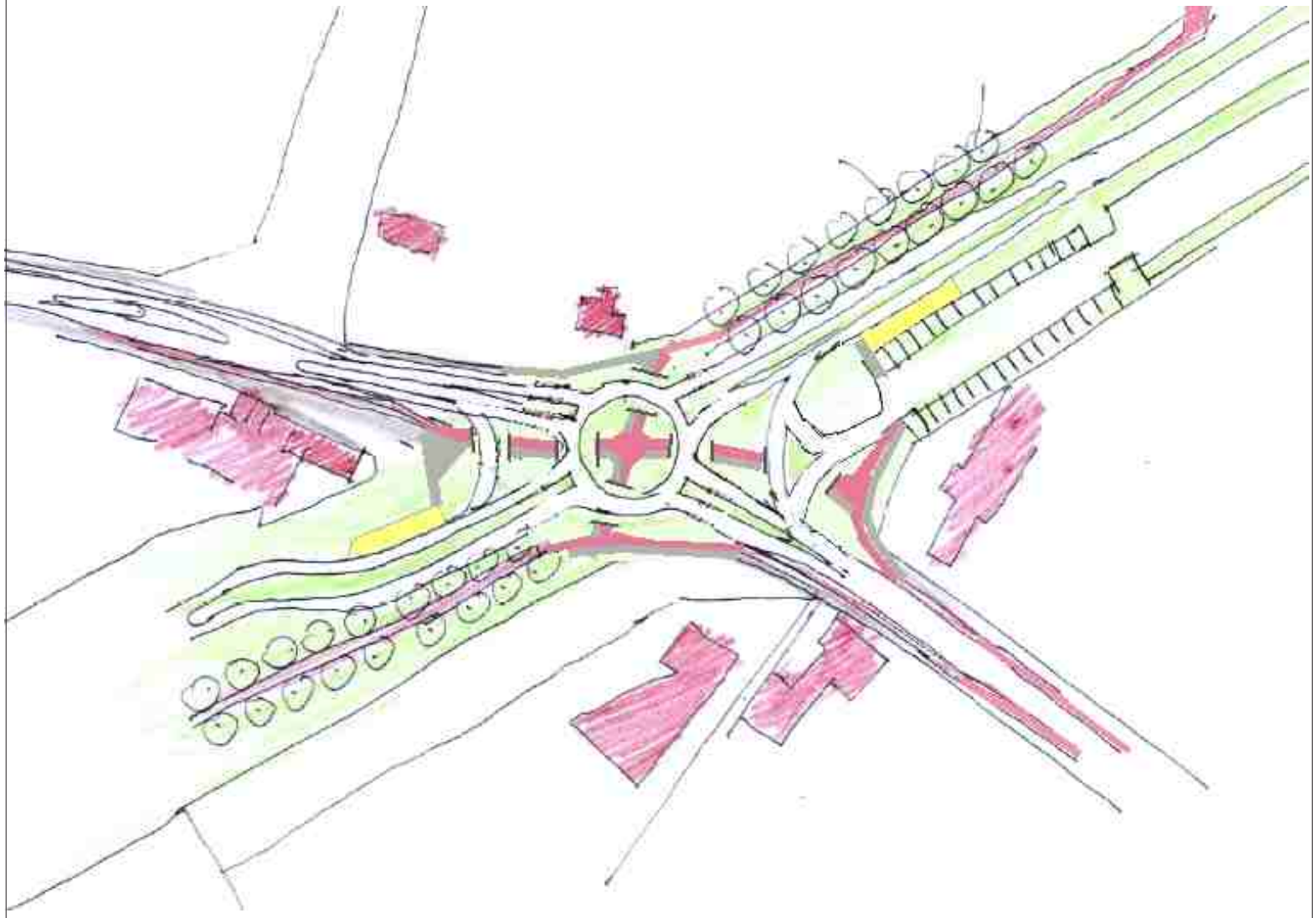
hoogspanning

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | november 2003

LANDSCHAPPELIJKE INPASSING N171

kaart 7.2.3.2



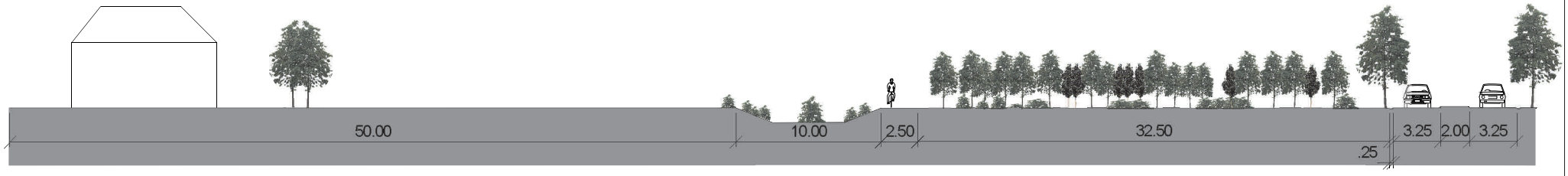
N

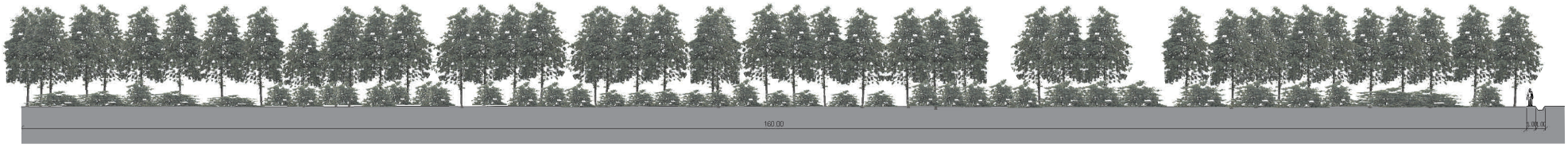
0 500 1000 1500 2000 Meters

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

ONTWERP ROTONDE EIKENSTRAAT

kaart 7.2.3.2





LANGZAAM VERKEER vzw

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | november 2003

PROFIEL

kaart 7.2.3.2

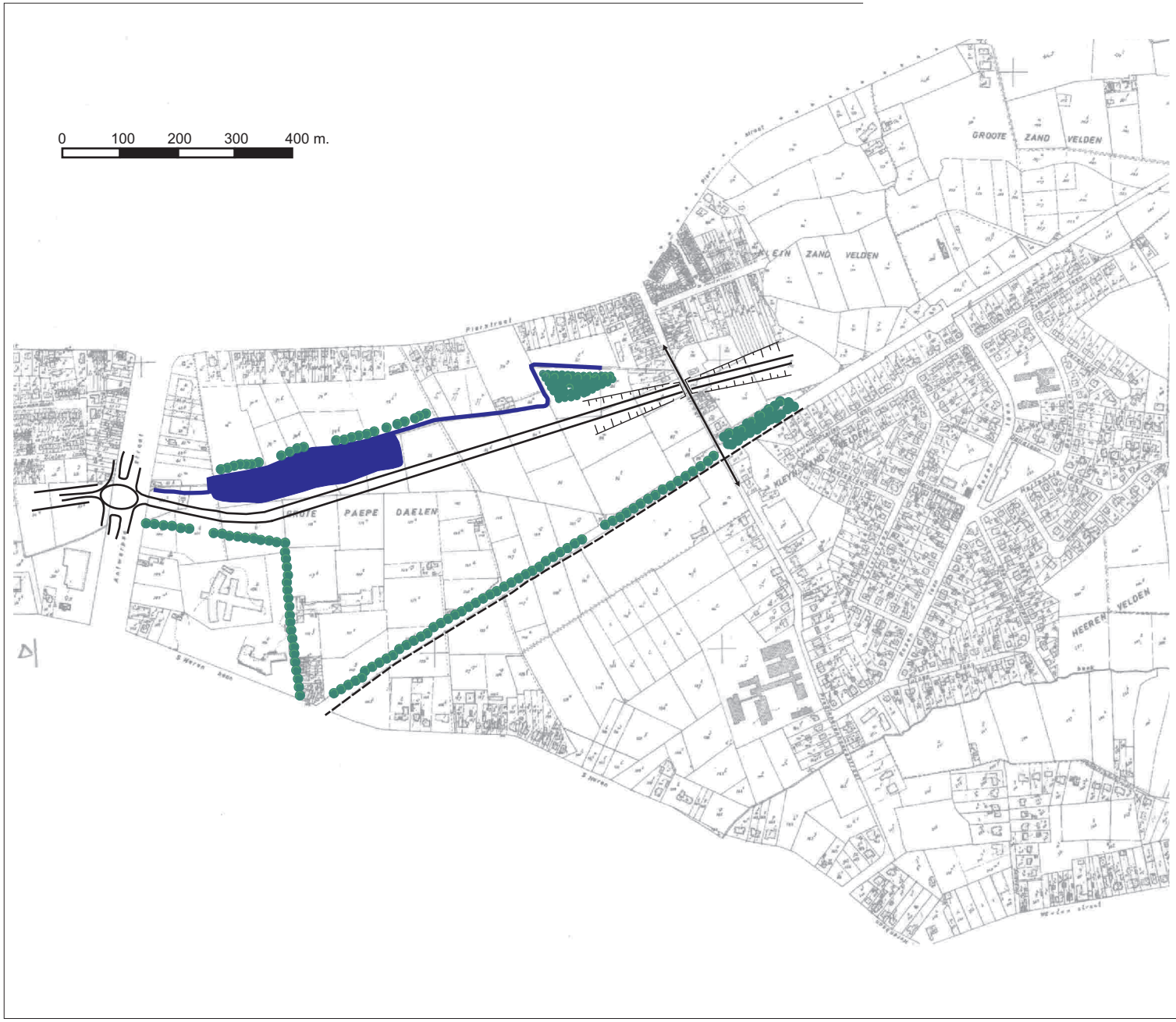
– De N171 wordt in een sleuf gelegd om de Predikherenhoevestraat ongelijkvloers te kruisen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een niet-bebouwde strook van 30 meter tussen twee woningen langs de Predikherenhoevestraat.

7.2.3.3
WEGVAK PREDIKHERENHOEVESTRAAT - A12

– Het wegvak Predikherenhoevestraat - A12 wordt gekenmerkt door een open wegbeeld. De ruimte wordt begrensd door de bestaande spoorwegbedding met struweel, en door de Nielsebeek met bijhorende oeverbeplanting en hoogstammig groen. In het gebied wordt een retentiebekken aangelegd.
– Het perspectief naar de A12 wordt gesloten door het aanbrengen van vier groenclusters op de hoeken met de rotonde boven de A12. Een van de hoeken wordt gevormd door het ziekenhuis. De bestaande en uit te breiden parking wordt voorzien van bomendak.
– Ten westen van de A12 wordt de weg op een talud aangelegd met zijbermen om het rolgeluid op te vangen. De weg heeft hier een meer gesloten wegbeeld.

7.2.4
RESULTATEN GELUIDSMETINGEN

Gezien het feit dat de weg hier op bijna 100 meter van de woningen is verwijderd, zal de impact van het geluid voor de woningen minimaal zijn. Bovendien wordt de weg deels in een sleuf aangelegd, de vrijgekomen grond wordt als geluidsdam aangelegd.



kleine landschapselementen

water

waterloop

fietsnetwerk

LANGZAAM VERKEER vzw

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

N

Streefbeeld N171

AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

LANDSCHAPPELIJKE INPASSING N171

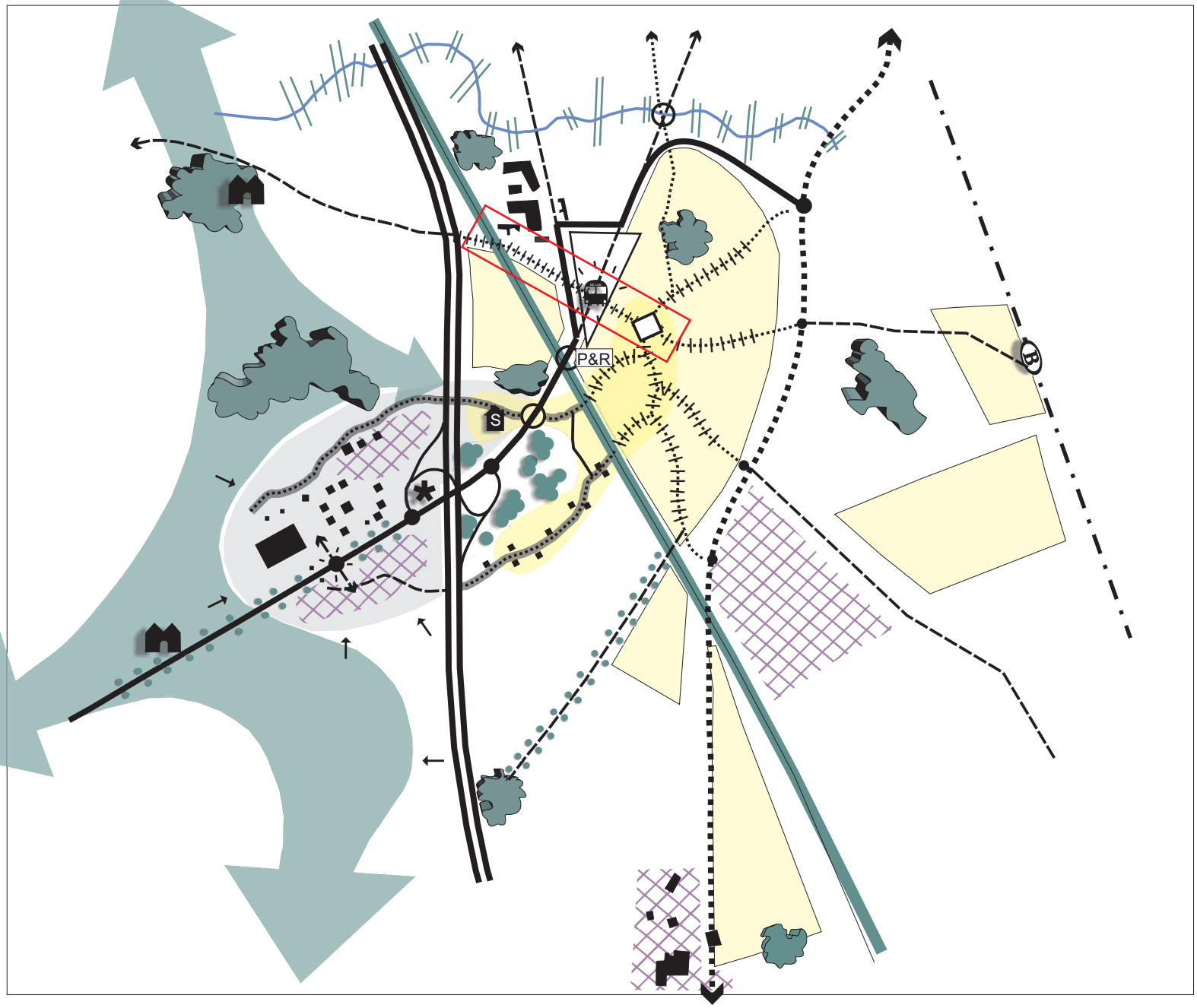
kaart 7.2.3.3

7.3
GEWENSTE RUIMTELIJKE EN VERKEERSSTRUCTUUR DEELGEBIED 3 SATENROZEN-KONTICH BOVENLOKALE ONTWIKKELINGEN ROND SNELWEGKNOOP VERZOENEN MET VERSTERKING LOKALE (CENTRUM)FUNCTIES

7.3.1
GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR DEELGEBIED 3

7.3.1.1
INTERNE VERSTERKING VAN DE DEELSTRUCTUREN VAN KONTICH

- Kontich-centrum en de verschillende deelkernen en bedrijventerreinen worden met elkaar verknoopt en barrièrewerking van de infrastructuren wordt tegengegaan. Onder meer door de aanleg van een fiets- en voetgangersverbinding tussen de woonwijk gelegen tussen E19 - Pierstraat en Groeningenlei en het centrum van Kontich.
- De vallei van de Edegemse beek wordt beschouwd als rand van de stedelijke agglomeratie van Antwerpen, met een groene rand. De zeldzame groene ruimten worden gewaardeerd als stapstenen voor de uitbouw van een zuidelijke groenas.
- Groenas: restanten van zuur eiken-berkenbos, om te vormen populierenaanplanten en voormalige stortterreinen en kasteeldomeinen in de onmiddellijke omgeving van het wegvak. De bovenloop van de Edegemse Beek met het Molenbos en de voormalige spoorverbinding richting Lint worden uitgebouwd als volwaardige corridor, waarbij ook de integratie van de bedrijvenzones langs de N173 wordt aangemoedigd.
- Tussen Edegem en Kontich wordt een parkroute uitgebouwd. De route loopt op het grondgebied van Edegem via Fort 5, Hof Ter Linden, gemeentepark en het college, aansluitend op het knooppunt Boniverlei - Kontichstraat. Nadien loopt de route verder via het gemeentepark van Kontich via het centrum richting Sint-Ritacollege.



LANGZAAM VERKEER vzw

Groep Infrabo

Belconsulting NV

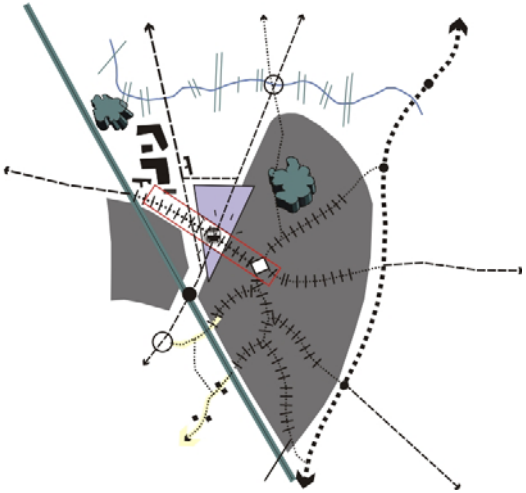
N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen

november 2003

GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR
DEELGEBIED 3

kaart 7.3.1

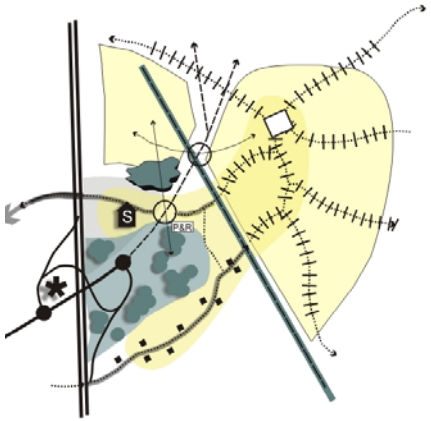


7.3.1.2

VERBETERING ÉN VERRUIMING CENTRUMGEBIED KONTICH + UITBOUW TRAMSTATION

- De Molenstraat functioneert als ruggengraat voor de kern Kontich: het verbindt het station van Kontich met het centrum. De N171 doorsnijdt deze route naar het westen. Er wordt gestreefd naar een ruimtelijke verknoping van de Groeningenlei en de Molenstraat.
- Het dorp krijgt een stedenbouwkundige afwerking langs de expresweg. Wat zich vandaag als een achterkant aandient moet het uitzicht van een 'voorkant' krijgen. Een invulling met een gemengd programma is gewenst (wonen, diensten en winkels).
- Als dusdanig wordt de centrumsfeer ook verruimd naar de driehoek Pr. Boudewijnlaan - Villermontstraat. Het nieuwe tramstation vormt het hart van dit gebied. Voor de N171 geldt hier eerder een doortochtaanpak. De oversteekbaarheid van de expresweg dient te worden verbeterd.

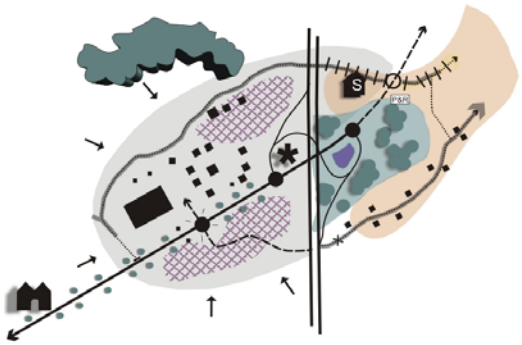
De expresweg dient te worden opgewaardeerde tot een stedelijke as als drager voor het openbaar vervoer, met afwisselend een groen en stedelijk karakter.



7.3.1.3

KRUISPUNT DRABSTRAAT - PIERSTRAAT ALS 'GROENE KNOOP'

- Het St.-Ritacollege zit gekneld tussen de N171-E19 en de Pierstraat. De directe omgeving heeft nood aan wat meer ademruimte (noodzaak tot organiseren van een afzetparking voor scholieren, een goede openbaarvervoerhalte, verblijfsruimte...).
- Het streefbeeld streeft naar een ruimtelijke verknoping van twee groengebieden in het gebied: enerzijds is er het parkje tussen de Pierstraat en het woonuitbreidingsgebied ten westen van Kontich, gelegen tussen E19 – Groeningenlei - N171. Anderzijds is er het openruimtegebied gelegen tussen de E19-N171 en Keizershoek.
- Het groene binnengebied zou een betekenis kunnen krijgen op niveau van het dorp, door er een parkachtige invulling aan te geven. De plek heeft ook potenties voor het organiseren van een keerlus voor de tram, Park-and-Ride en Kiss-and-Ride voor de school.



7.3.1.4

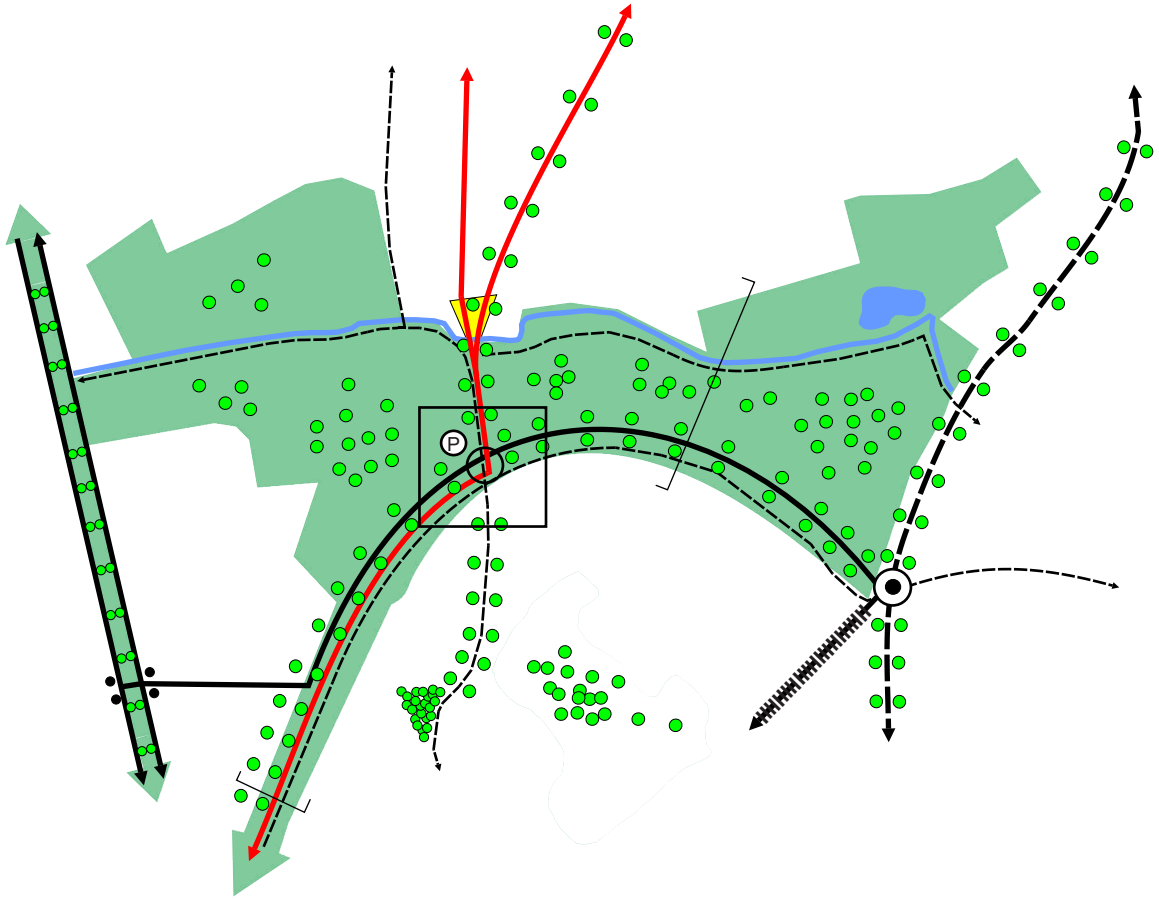
LANDSCHAPPELIJKE INPASSING VAN BEDRIJVENPARK SATENROZEN, BESCHERMING VAN WOONLINT PIERSTRAAT

- Het industriegebied Satenrozen wordt ontsloten door de N171, met een duidelijke toegang tot het bedrijvenpark. Het gebied gelegen tussen de Pierstraat en de Keizershoek wordt verder ingericht als bedrijventerrein.
- Het bedrijventerrein is vooral geschikt voor (ruimte-intensieve) functies met zwaar vervoer (C-locatie).
- De industriezone Satenrozen wordt opgenomen in een parkachtige structuur omsloten door de Pierstraat en de Keizershoek en het klaverblad van de E19.
- De N171 wordt voorzien van een groen dwarsprofiel (dreef) zodat het langsgelegen kasteelpark mee wordt opgenomen in het wegbeeld.
- De Pierstraat en de Keizershoek zorgen voor een ruimtelijke begrenzing van het groene bedrijvenpark.
- De relatie met het college en de kern van Kontich wordt verbeterd door de uitbouw van een exclusieve fietsroute via de Pierstraat als onderdeel van de parkroute Edegem - Kontich.
- De Pierstraat en de Keizershoek vormen een gesloten circuit, ontsloten vanuit de N171.

7.3.1.5

AANLEG LANDSCHAPSPARK EDEGEMESE BEEKVALLEI + OMLEIDINGSWEG EN NIEUWE TOEGANG EDEGEM

- De vallei van de Edegemse beek wordt als landschapspark ingericht, dat aansluit bij de groene vinger tussen A12 en E19.
- De omleidingsweg wordt landschappelijk ingepast in de omgeving als dreef.
- De weg sluit zo dicht mogelijk aan bij de kern van Kontich.



omleidingsweg

rotonde

tram

fietsroute

park

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | november 2003

OMGEVINGSANALYSE

kaart 7.3.1.5

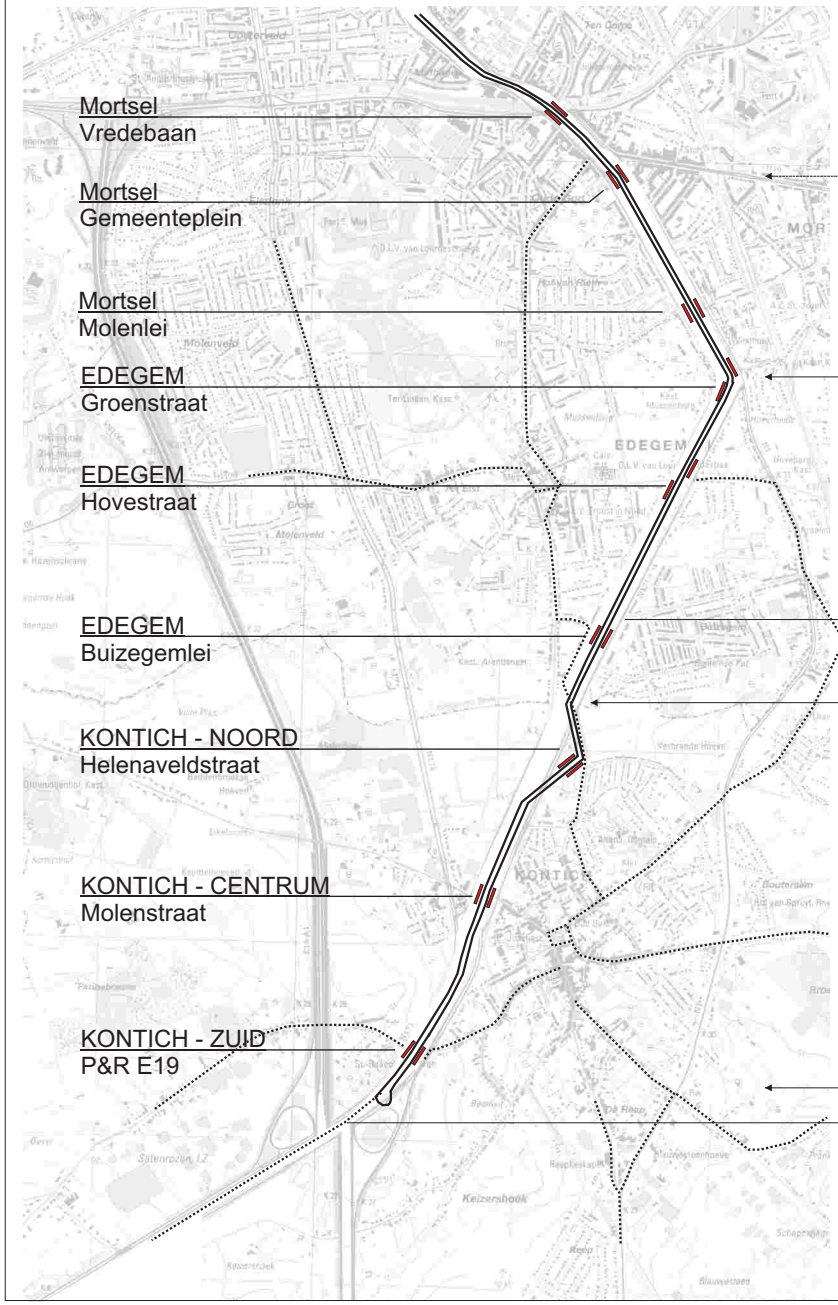
7.3.2
GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR DEELGEBIED 3

7.3.2.1
ONTSLUITING SATENROZEN LOSGEKOPPELD VAN PIERSTRAAT

- Algemeen wordt aangenomen dat het bedrijventerrein Satenrozen en de woongebieden rond het Sint-Ritacollege uit elkaar getrokken worden.
- De Pierstraat met de bebouwing wordt verankerd aan de kern van Kontich. Aandacht gaat naar een goede oversteekbaarheid van het kruispunt Drabstraat – Pierstraat - N171.
- Het bedrijventerrein Satenrozen wordt via een nieuwe toegang rechtstreeks ontsloten naar de N171 en wordt losgekoppeld van de Pierstraat – Keizershoek.
- De op- en afritten van de E19 worden gebundeld en beveiligd.
- De Keizershoek ten noorden van de N171 wordt niet meer aangesloten op de N171 en fungeert als lokale woonstraat. Via de nieuwe toegang tot Satenrozen vanuit de N171 blijft de Pierstraat wel bereikbaar.
- De Keizershoek ten zuiden van de N171wordt niet meer aangesloten op de N171 vanuit Kontich.
- Indien geopteerd wordt voor een mogelijke uitbreiding van Satenrozen ter hoogte van Keizershoek, dient ook hier te worden gezocht naar een nieuwe ontsluiting. Deze kan samenvallen met de nieuwe toegang tot het bestaande bedrijventerrein Satenrozen.

7.3.2.2
VERBETEREN VERKEERSLEEFBAARHEID KONTICH - EDEGEM
+ VERBETEREN DOORSTROMING TOEKOMSTIGE TRAM BONIVERLEI DOOR AANLEG LOKALE OMLEIDINGSWEG

- Om de verkeersleefbaarheid in het centrum van Kontich te waarborgen wordt een noordelijke omleidingsweg rond Kontich voorzien. Hierdoor kan de verkeersfunctie van de Molenstraat worden afgebouwd en fungeert de straat als een zachte route naar het tramstation.
- Om het effect van een omleidingsweg maximaal te laten renderen moet de doorstroming in het centrum van Kontich voor het autoverkeer worden afgebouwd.
- De realisatie van een omleidingsweg rond Kontich zorgt ook voor een ontlasting van de Boniverlei. De weg kan zelfs de functie van een lokale woonstraat krijgen..



halte

haltebereik 650 m
randstedelijk gebied

verlenging tram tot Kontich-E19 RegioRail dubbelspoor ontsluitend

buslijnen

50 km/uur
(aan halte
30 km/uur)

70 km/uur
(aan halte
30 km/uur)

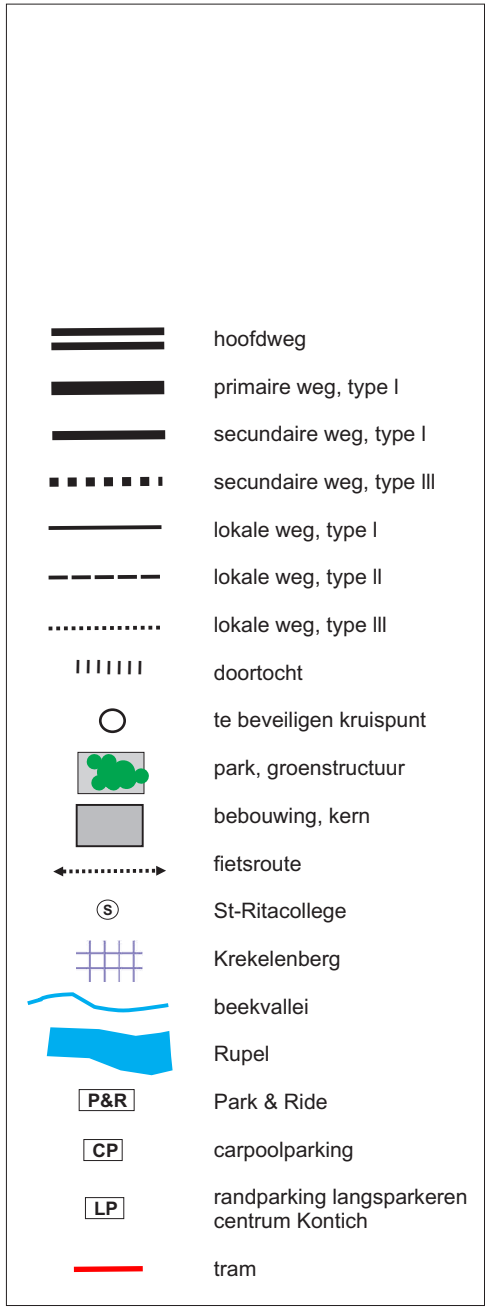
halte	OV	P&R	B&R	groen
perrons of plein				
perrons				
perron		✓	✓	
trottoir	✓		✓	tram in rijbaan
trottoir	✓		✓	
perrons		✓	✓	
			✓	
perrons of plein	✓	✓	✓	
perrons of plein	✓	✓	✓	

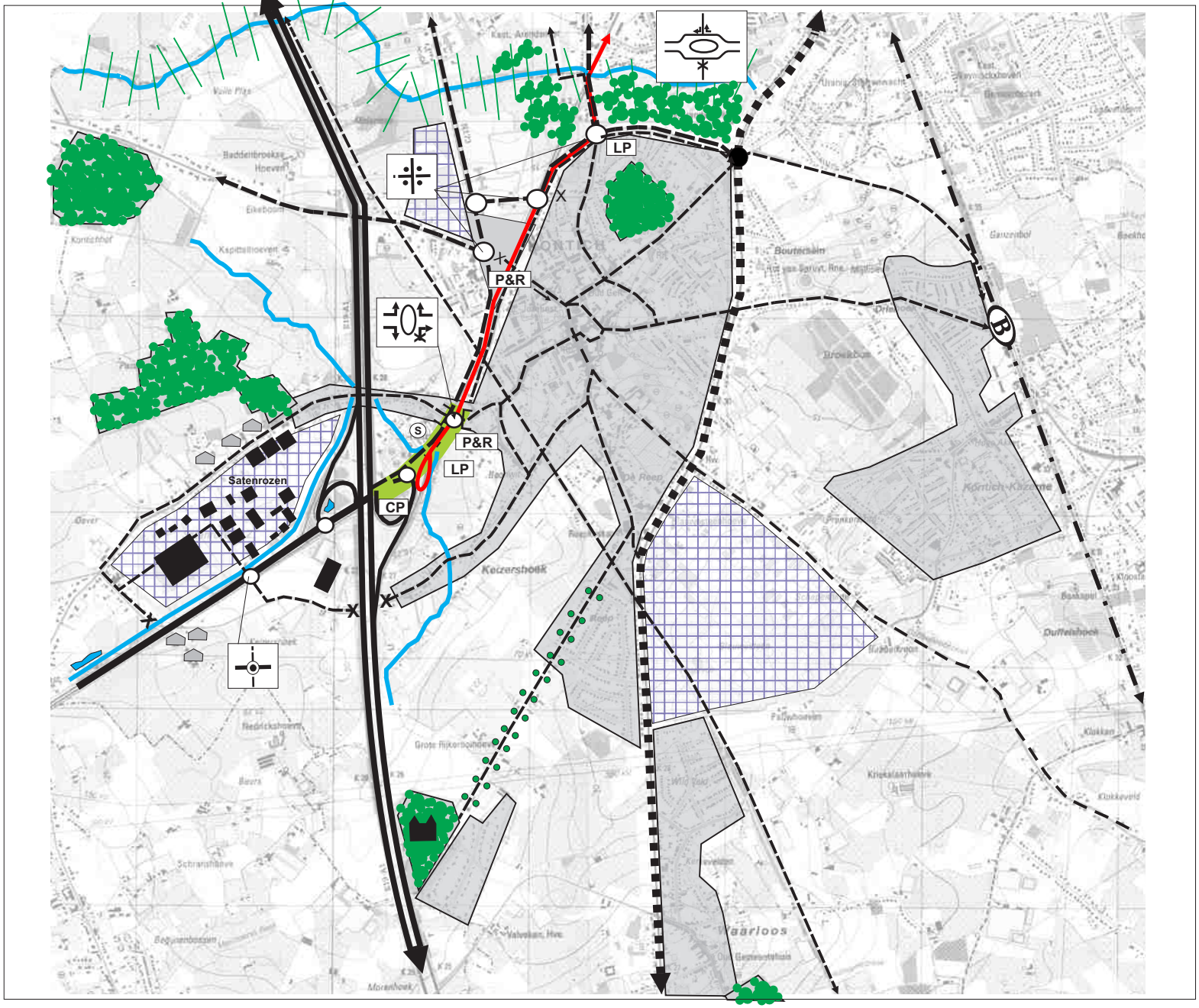
N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

BONIVERLEI DUBBELSPORIG
Potenties inpassing tram

kaart 7.3.2




LP
P&R
P&R
LP
CP
Satenrozen
Keizershoek
Bouteshem
Kontich-Kazerne
Duffelshoek
Klokkan
Klokkeveld
Vaarloos
Begijnenbosjes
Moerenhoek
Schransthoeve
Groot Rijkersbosheide
Redrickshoeve
Kapitalhoeven
Eikebosch
Kontichhof
Baddenbroekse Hoeven
Kontich
Gaver
Beurs
Pastoriehoeven
Klokkenhoeve
Klokkenveld
Beekhof
Ganzenbol
Brouckbos
Drieborg
Bankapel
Valvekan, Hve
Wild Veld
Kerkveldpe
Kerkstraathoeve
Kerkstraatbos
Kerkstraatbeek
Kerkstraatbeekbos
Kerkstraatbeekbos
Kerkstraatbeekbos

7.3.2.3
NAAR EEN GOEDE BEREIKBARE EN LEEFBARE KERN KONTICH, ONTSLOTEN DOOR HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER

De omleidingsweg heeft zeker zijn effect op de verkeersleefbaarheid in het centrum van Kontich. Door het verlagen van de intensiteiten zal de oversteekbaarheid toenemen. Het inschakelen van de De Villermontstraat in de ontsluitingsstructuur voor Kontich zorgt voor een ontlasting van het kruispunt Molenstraat – Groeningenlei - N171. Hierdoor verbetert de toegankelijkheid tot het tramstation.

De bereikbaarheid van de kern van Kontich blijft verzekerd. Al dient een sturend parkeerbeleid te worden georganiseerd vanuit de randen. De toegankelijkheid van het centrum voor het autoverkeer dient te worden afgebouwd om het gebruik van de omleidingsweg te verhogen. Het verhogen van de weerstand in het centrum zorgt ervoor dat auto's worden afgeleid naar de omleidingsweg. Hierdoor wordt het centrum meer toegankelijk voor fietsers en voetgangers.

De bereikbaarheid van de woonwijk gelegen langs de Groeningenlei wordt steeds in alle gevallen beter bereikbaar gemaakt door het realiseren van een fietsverbinding naar het centrum, verknoopt aan een tramhalte.

Het Sint-Ritacollege blijft bereikbaar vanuit de N171. Om het gebruik van de omleidingsweg te optimaliseren dienen de sluiproutes Drabstraat en Keizershoek te worden afgebouwd. Dit biedt wel kansen voor fietsers en voetgangers om het Sint-Ritacollege beter te bereiken vanuit het centrum via een ongelijkvloerse kruising van de N171 voor de fiets. De Drabstraat, die gekenmerkt wordt door haar smal gabariet, kan dan eerder functioneren als langzaamverkeeras. De structurele sluiproute van de Keizershoek kan door een 'knip ' aan de E19 vermeden worden.

7.3.2.4
N171 ALS LOKALE WEG, PROFIEL P. BOUDEWIJNLAAN MAATGEVEND

Door de huidige intensiteiten is het niet haalbaar de weg terug te brengen tot een 2x1. Tussen de E19 en de Groeningenlei dient het 2x2 wegprofiel te worden behouden.

De expresweg moet worden opgewaardeerd tot een stedelijke as als drager voor het openbaar vervoer, met afwisselend een groen en stedelijk karakter.

Er zijn mogelijkheden om via een herschikking van het aantal rijstroken, en door de middenberm en de rijstroken te versmallen, ruimte te creëren om de tram in te passen in het wegprofiel.

7.3.2.5

DE VILLERMONTSTRAAT ALS ONDERDEEL VAN OMLEIDING ROND KONTICH, IN- EN UITRIJDEN DRABSTRAAT ONTMOEDIGEN

Het verkeer ter hoogte van het kruispunt Groeningenlei – Molenstraat - N171 - N173 wordt met het oog op de verruiming van het centrumgebied en de aanleg van een tramstation.omgeleid via de De Villermontstraat. Het verkeer zal via de Pr. Boudewijnlaan en de De Villermontstraat worden afgeleid.

De De Villermontstraat is weinig of niet bebouwd.

7.3.2.6

WEREN SLUIPVERKEER IN VREDEWIJK

Om te vermijden dat verkeer komende vanuit Hove de bocht N1 - Edegemsestraat afsnijdt en via de Vredewijk naar de aansluiting met de omleidingsweg in Kontich rijdt, zijn circulatiemaatregelen nodig in de Vredewijk. Dit wordt verder onderzocht in het mobiliteitsplan van Hove.

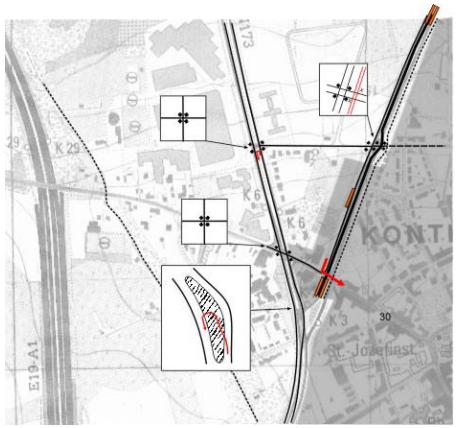
7.3.3
BESPREKING STREEFBEELD

7.3.3.1
WEGVAK KEIZERSHOEK - DRABSTRAAT

- Ter hoogte van Satenrozen wordt de weg begrensd door hoogstammig groen, met voldoende doorzicht naar het bebouwde landschap.
- De op- en afrit van de E19 wordt beveiligd met een rotonde.
- Het bedrijventerrein Satenrozen krijgt een nieuwe toegang.
- Het kruispunt Keizershoek wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

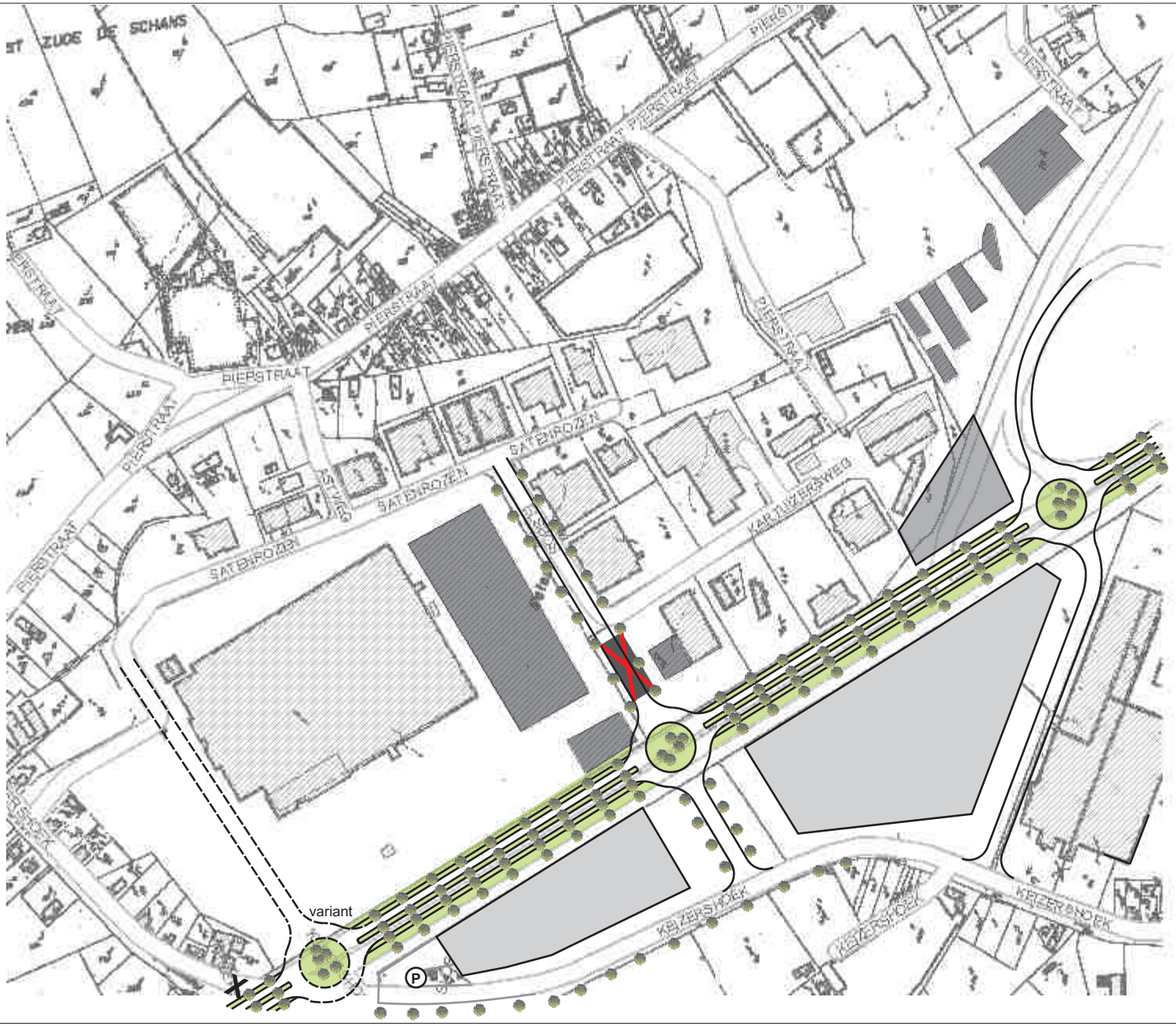
7.3.3.2
WEGVAK E19 - DRABSTRAAT

- De op- en afrit van de E19 wordt beveiligd met een rotonde.
- Het kruispunt Drabstraat - N171 wordt ter hoogte van het Sint-Ritacollege voorzien van een fietstunnel.
- Aan de overzijde van de school wordt een keerlus voorzien voor de tram. Binnen de lus wordt een verdiept plein aangelegd, waarin de fietstunnel wordt geïntegreerd. Reizigers stappen steeds uit aan de zijde van het plein. Om te vermijden dat de Drabstraat als sluiproute blijft functioneren zijn circulatiemaatregelen nodig.



7.3.3.3
WEGVAK DRABSTRAAT – GROENINGENLEI - MOLENSTRAAT

- Het wegvak tussen de Drabstraat en de Groeningenlei behoud zijn 2x2, met inpassing van de tram in een groene bedding.
- Het kruispunt N171 - N173 wordt afgesloten voor autoverkeer. Het verkeer wordt omgeleid via de De Villermontstraat.
- Daar waar de Boniverlei (N171) en de Pr. Boudewijnlaan (N173) elkaar kruisen wordt – rekening houdend met de doortrekking van de tram via de Boniverlei - een openbaarvervoerknooppunt uitgebouwd.
- De wat overgedimensioneerde ruimte zal stedenbouwkundig worden afgewerkt en heringericht, en wordt ingezet als maatregel om doorgaand verkeer in de Boniverlei te weren.



LANGZAAM VERKEER vzw

Groep Infrabo

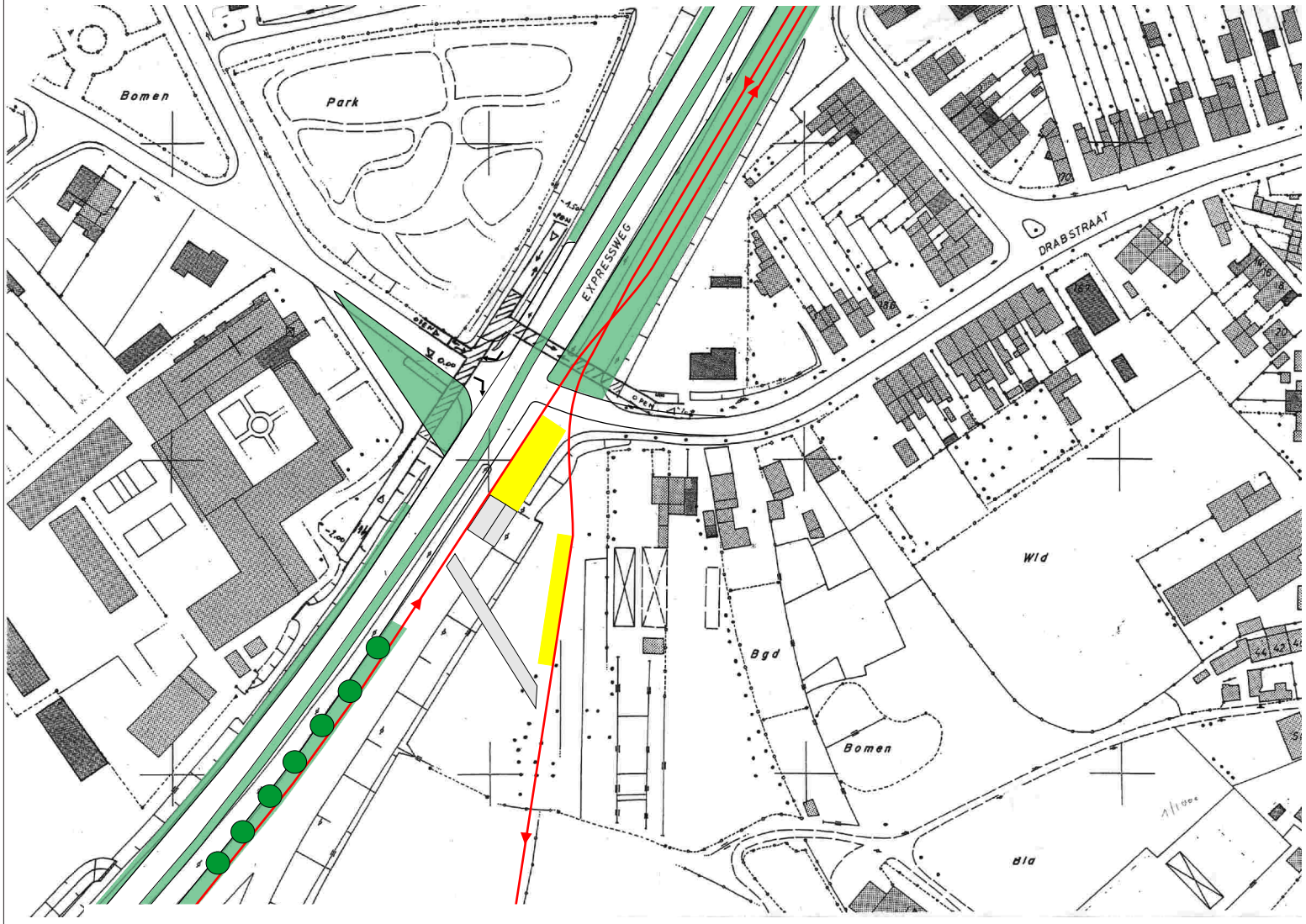
Belconsulting NV

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | november 2003

GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR
DEELGEBIED 3 ONTSLUITING SATENROZEN

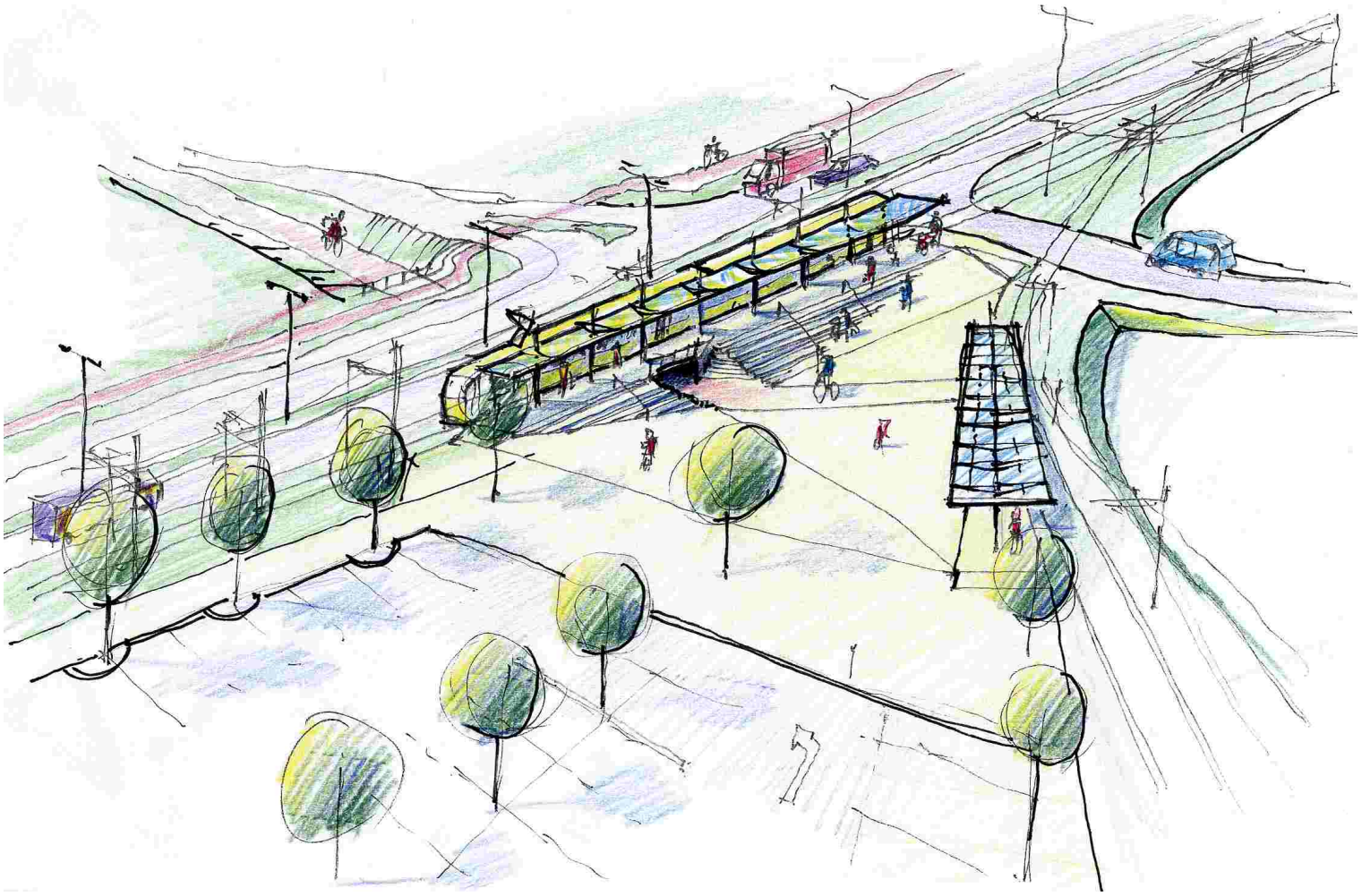
kaart 7.3.3.1



N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

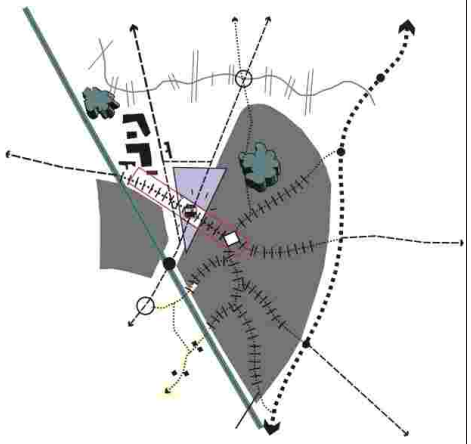
KONTICH - ZUID
Gewenste toestand
kaart 7.3.3.2a

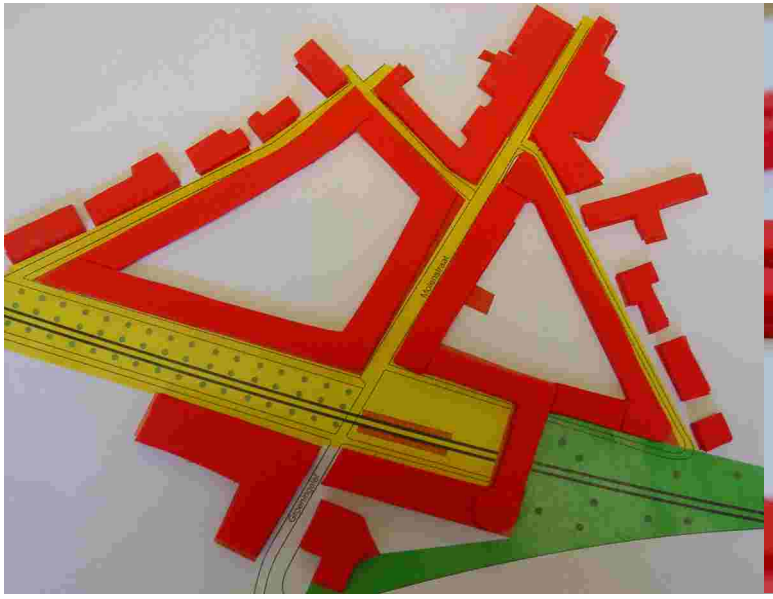


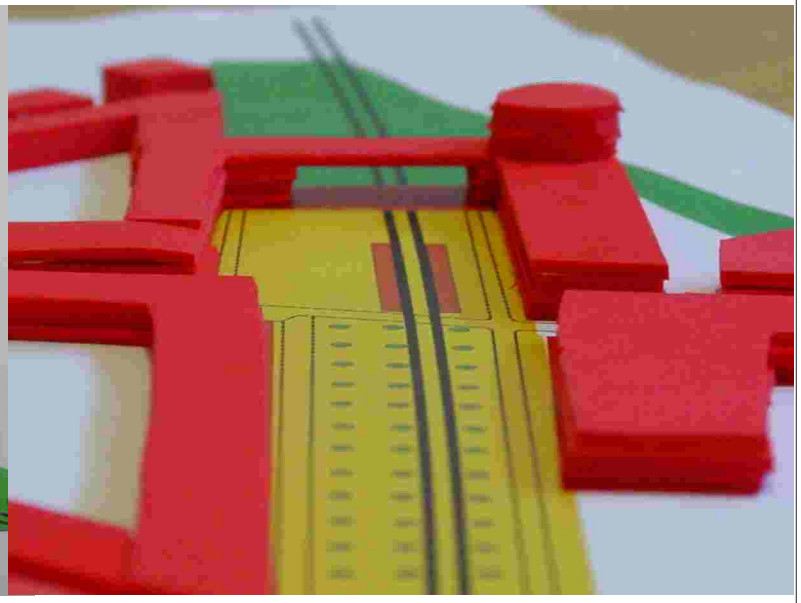
N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

KONTICH - ZUID
Gewenste toestand
kaart 7.3.3.2b







LANGZAAM VERKEER vzw

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

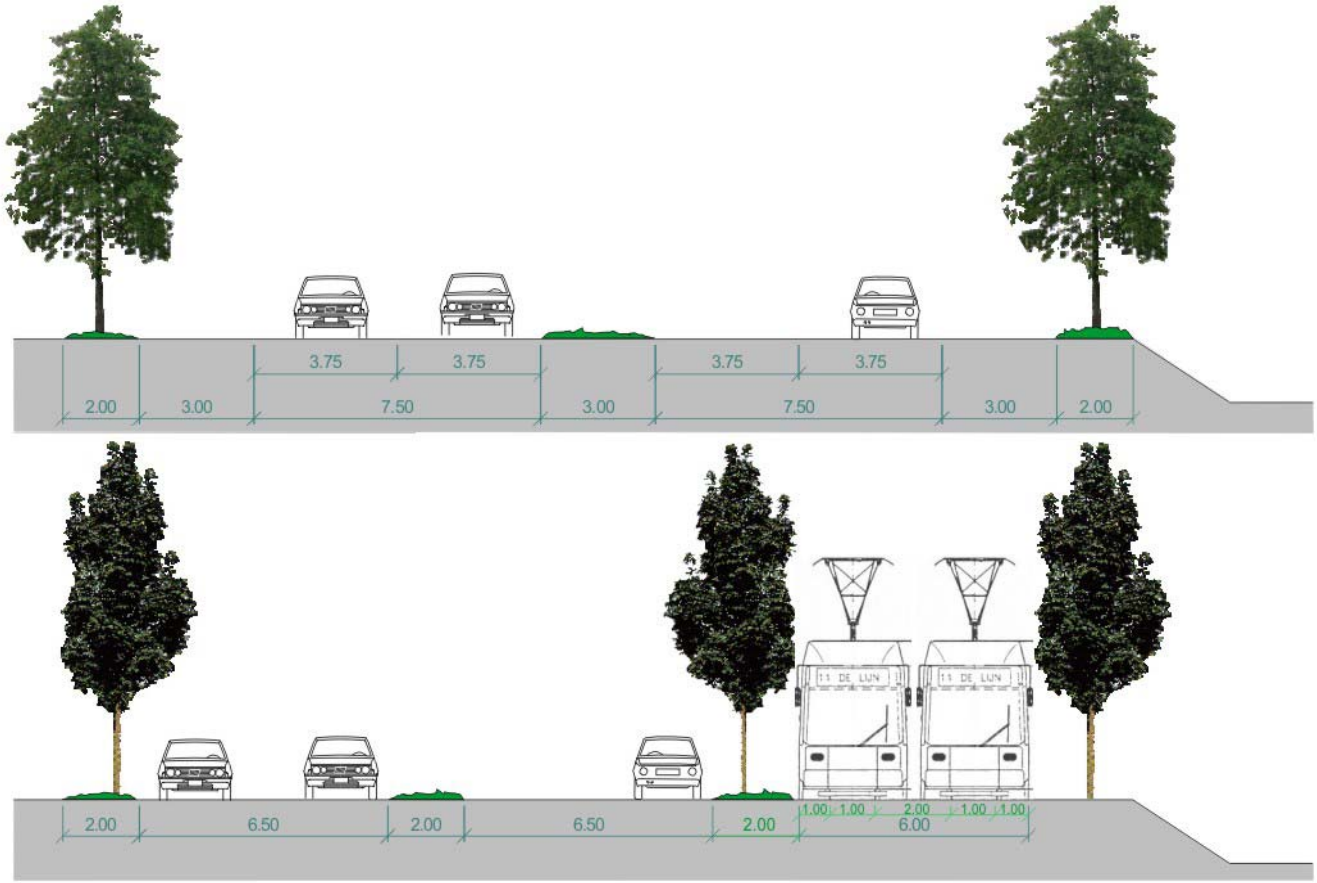
N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

kaart 7.3.3.3

– In deze zone wordt eveneens een Park-and-Ridefunctie ondergebracht. De Park-and-Rideplaats noordelijker aanleggen (tussen N171 en N173) betekent dat een groter en dichterbevolkt gebied tot de invloedssfeer ervan kan worden gerekend. Het knooppunt zit daarmee beter ingebed in de bebouwde omgeving.



7.3.3.4
WEGVAK MOLENSTRAAT – DE VILLERMONTSTRAAT

- Het wegvak tussen de Molenstraat en de De Villermontstraat wordt teruggebracht tot een 2x1. De overige twee rijstroken worden ingericht als groene tramas.
- Het wegvak De Villermontstraat - Boniverlei wordt niet meer opgenomen in het wegennet.

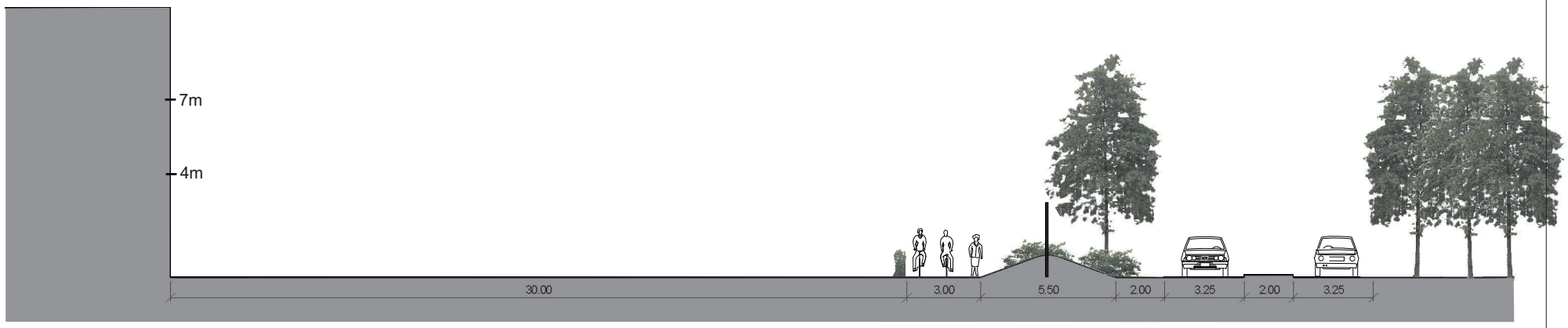
7.3.3.5
WEGVAK DE VILLERMONTSTRAAT - N1

De omleidingsweg rond Kontich wordt zo dicht mogelijk bij de woonwijk Helenaveldstraat aangelegd, om de versnippering van de Edegemse beekvallei te beperken.

Tussen de omleidingsweg en de woonwijk wordt een dubbelrichtingsfietspad voorzien van 3 meter breed.

Om de geluidshinder van de weg naar de wijk te beperken wordt een geluidsscherm voorzien. Hier zijn twee mogelijkheden onderzocht. Een scherm op de afscheiding van de tuinen of een scherm in combinatie met een gronddam langs de omleidingsweg. De gronddam heeft een breedte van 5.50 meter.

Afgaande op de huidige intensiteiten in de Boniverlei en de modelberekening, mogen we concluderen dat de omleidingsweg kan worden ingericht als 2e1 met middenberm.



LANGZAAM VERKEER vzw

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen

november 2003

DWARSPROFIEL DE VILLERMONTSTRAAT - N1

kaart 7.3.3.5

7.3.4
RESULTATEN GELUIDSSTUDIE

Waarnemingshoogte	Basistoestand weg op maaiveld	Met scherm van 3 meter hoog op tussenberm	Met scherm van 3 meter hoog op grens achtertuinen
Helenaveldlaan hoogte woningen 4 meter	70 km/uur 61,5dB(A)	70 km/uur 48,7 dB(A)	70 km/uur 51, 4dB(A)
Helenaveldlaan hoogte woningen 7 meter (slaapkamerniveau)	70 km/uur 61,8dB(A)	70 km/uur 51,6 dB(A)	70 km/uur 56,1dB(A)

Bij een snelheidsregime van 70 km/uur bedraagt het geluidsniveau bij de aanleg van een 2x1 zonder geluidsschermen 61,5 dB(A). Indien een geluidsscherm wordt aangebracht, daalt het geluidsniveau naar 48,7 dB(A) op 4 meter hoogte en 51,6 dB(A) op 7 meter hoogte. Indien het geluidsscherm wordt aangebracht op de grens met de achtertuinen, bedraagt het geluidsniveau 51,4 dB(A) op 4 meter en 56,1 dB(A) op 7 meter hoogte.

De voorkeur gaat dus uit naar een geluidsscherm op de middenberm. Er wordt geopteerd voor een combinatie van een geluidsdam, waar op de top van de berm een geluidsscherm wordt ingeplant. Een scherpe kruin is immers nodig om de lage frequente geluiden op te vangen.

7.4
GEWENSTE RUIMTELIJKE EN VERKEERSSTRUCTUUR DEELGEBIED 4 MORSTEL - EDEGEM: LEEFBAARHEID VAN TWEE ONDERSCHEIDEN KERNEN VERZOENEN MET DRUK VAN DE METROPOOL

7.4.1
GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR DEELGEBIED 4

7.4.1.1
RUIMTELIJKE GELEDING TUSSEN DE KERNEN

De vallei van de Edegemse beek wordt aangegrepen om marge te geven aan de stedelijke agglomeratie van Antwerpen, waarin een verdere woonverdichting wordt nagestreefd. De bovenloop van de Edegemse Beek met het Molenbos en de voormalige spoorverbinding richting Lint worden uitgebouwd als volwaardig landschapspark, waarbij ook de integratie van de bedrijvenzones langs de N173 wordt aangemoedigd.

7.4.1.2
BONIVERLEI ALS GROENE OPENBAARVERVOERAS IN TUINWIJK

- Ruimtelijk integratie van de tuinwijk Buizegem met Edegem als inbreidingsgebied: dit kan tegelijkertijd een stedenbouwkundige afwerking opleveren voor de straatwand (Boniverlei).
- Inrichting Boniverlei als groene hoofdas in tuinwijk. De Boniverlei wordt ingericht als lokale weg en openbaarvervoeras, met langs beide zijden van de weg een bomenrij.
- Herinrichting Boniverlei als groene as in een tuinwijkachtige omgeving.

7.4.2
GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR DEELGEBIED 4

7.4.2.1
EDEGEM ONTSLOTEN DOOR DRIE OPENBAARVERVOERASSEN

- Om een antwoord te bieden aan de verkeersdruk in Edegem wordt een multimodale aanpak nagestreefd.
- De grote assen in de gemeente hebben niet alleen een betekenis als ruimtelijk ordenend element (groenstructuur) maar ook als openbaarvervoeras:
  - inrichting van Pr. Boudewijnlaan als openbaarvervoeras met vrije busbaan (deel tussen Drie Eikenstraat en R11);
  - inrichting van Boniverlei als openbaarvervoeras door doortrekking tram;
    - wegwerken overgedimensioneerd kruispunt Kontichstraat – Boniverlei, fungeert als poort tot het verblijfsgebied Edegem,
    - herinrichting Buizegemlei en beveiligen kruispunt met Boniverlei, aandacht voor fietsoversteek op dit kruispunt (parkroute Edegem - Kontich);
  - inrichting N1 als secundaire weg type III.
- realiseren van een verbinding tussen de N1 en de N171.
- Realiseren van openbaarvervoertangent tussen Boechout – Hove – Edegem - UIA-Wilrijk.
- Aaneenschakeling van de wijk Buizegem en het centrum van Edegem door uitbouw van fietsdoorsteken. Beveiligen van de kruispunten die toegang geven tot de Zone 30-straten.

7.4.2.2
MORTSEL GOED BEREIKBARE STAD IN DE STADSRAND d.m.v. DUURZAME MOBILITEIT

- Het centrum van Mortsel doet dienst als knooppunt van openbaar vervoer.
- De gewestwegen worden ingericht als leefbare hoofdstraten.
- De doortocht van het doorgaande verkeer op de Statielei wordt beperkt tot 1 rijstrook in iedere rijrichting.
- Het verkeer moet zoveel mogelijk geleid worden en niet doorheen de woonbuurten komen. Zwaar verkeer moet uit het centrum verbannen worden.

7.4.3
BESPREKING STREEFBEELD IN DETAIL

7.4.3.1
WEGVAK KONTICHSTRAAT

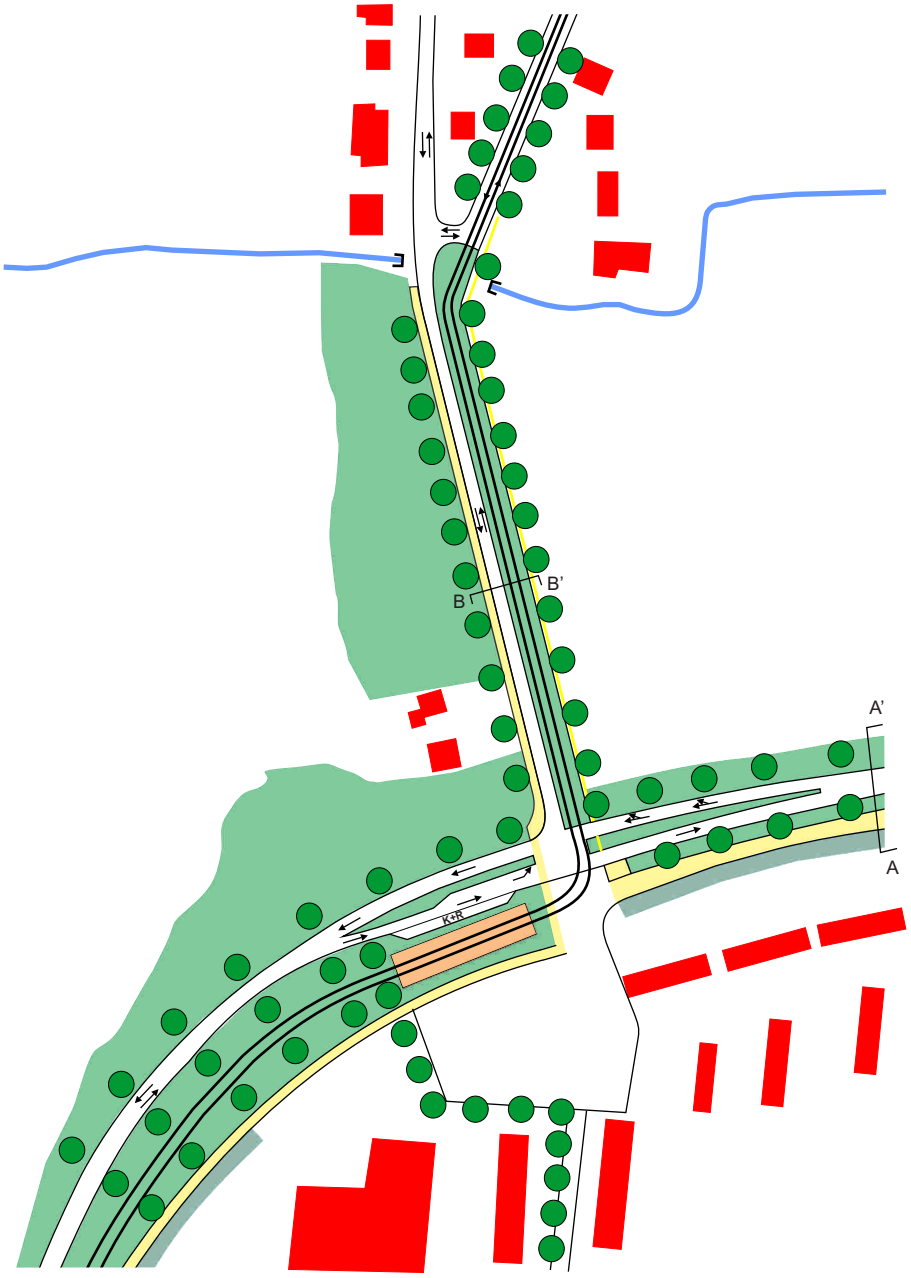
- De tram wordt afgebogen richting college via de Kontichstraat, en sluit aan op de omleidingsweg.
- De Kontichstraat wordt ingericht met 2x1 rijstroken met vrijliggende trambaan en fietspaden
- De bestaande N171 tussen de Kontichstraat en de De Villermontstraat wordt uit het wegennet 'geknipt'.
- Het kruispunt Kontichstraat - omleidingsweg wordt met verkeerslichten uitgerust.

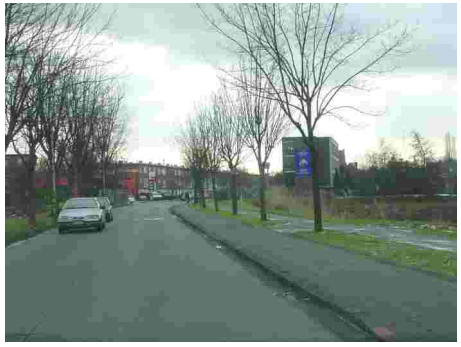
7.4.3.2
WEGVAK KONTICHSTRAAT – BUIZEGEMLEI

- De wegbreedte bedraagt 6.00 m.
- Langs beide zijden van de weg wordt een groenstrook voorzien van 1.50 m - 1.80 m.
- Op plaatsen waar de tram halteert wordt de groenstrook opgenomen in de halteaccommodatie.
- Achter de groenberm wordt een gemengd fiets- en voetpad ingericht.
- Het kruispunt Buizegemlei - Kontichstraat wordt ingericht als pleintje.

7.4.3.3
WEGVAK BUIZEGEMLEI - HOVESTRAAT

- De wegbreedte bedraagt 6.00 m.
- Langs beide zijden van de weg wordt een groenstrook voorzien van 1.50 m - 1.80 m.
- De bestaande ventweg wordt behouden.
- Behoud lichtengeregeld kruispunt Hovestraat. Om de doorstroming voor de tram te garanderen, wordt een linksafslagstrook voorzien voor het gemotoriseerde verkeer.





LANGZAAM VERKEER VZW

GROEP INFRABO

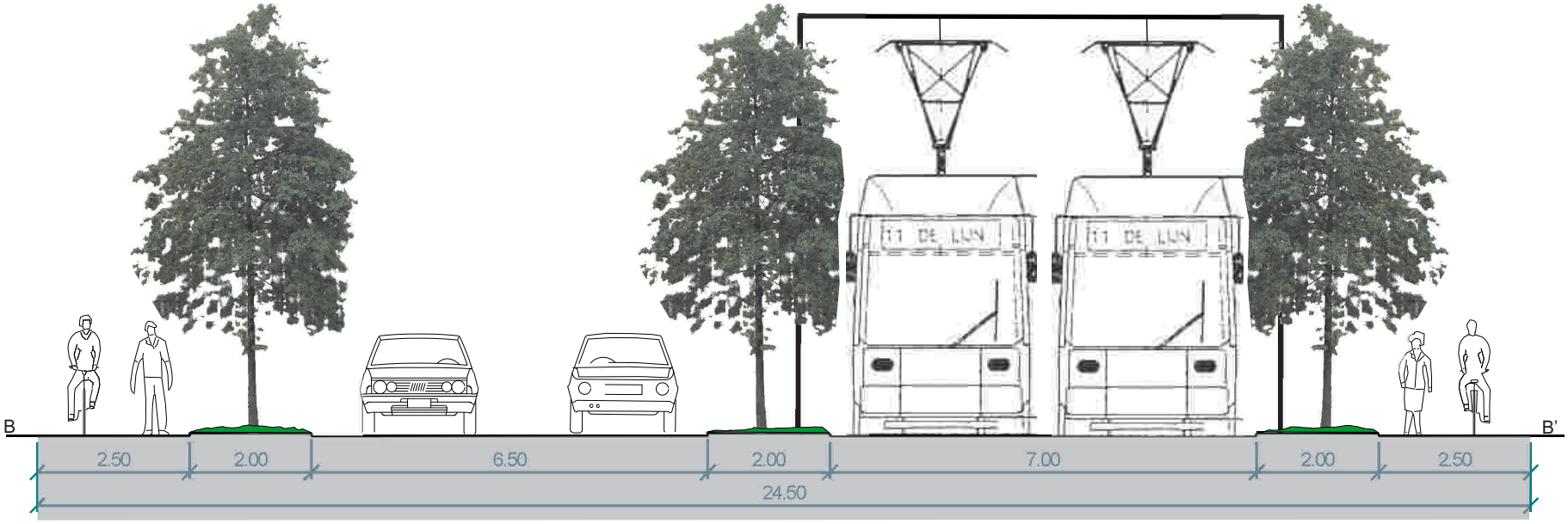
Belconsulting NV

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

OMGEVINGSANALYSE

kaart 7.4.3.1



LANGZAAM VERKEER vzw

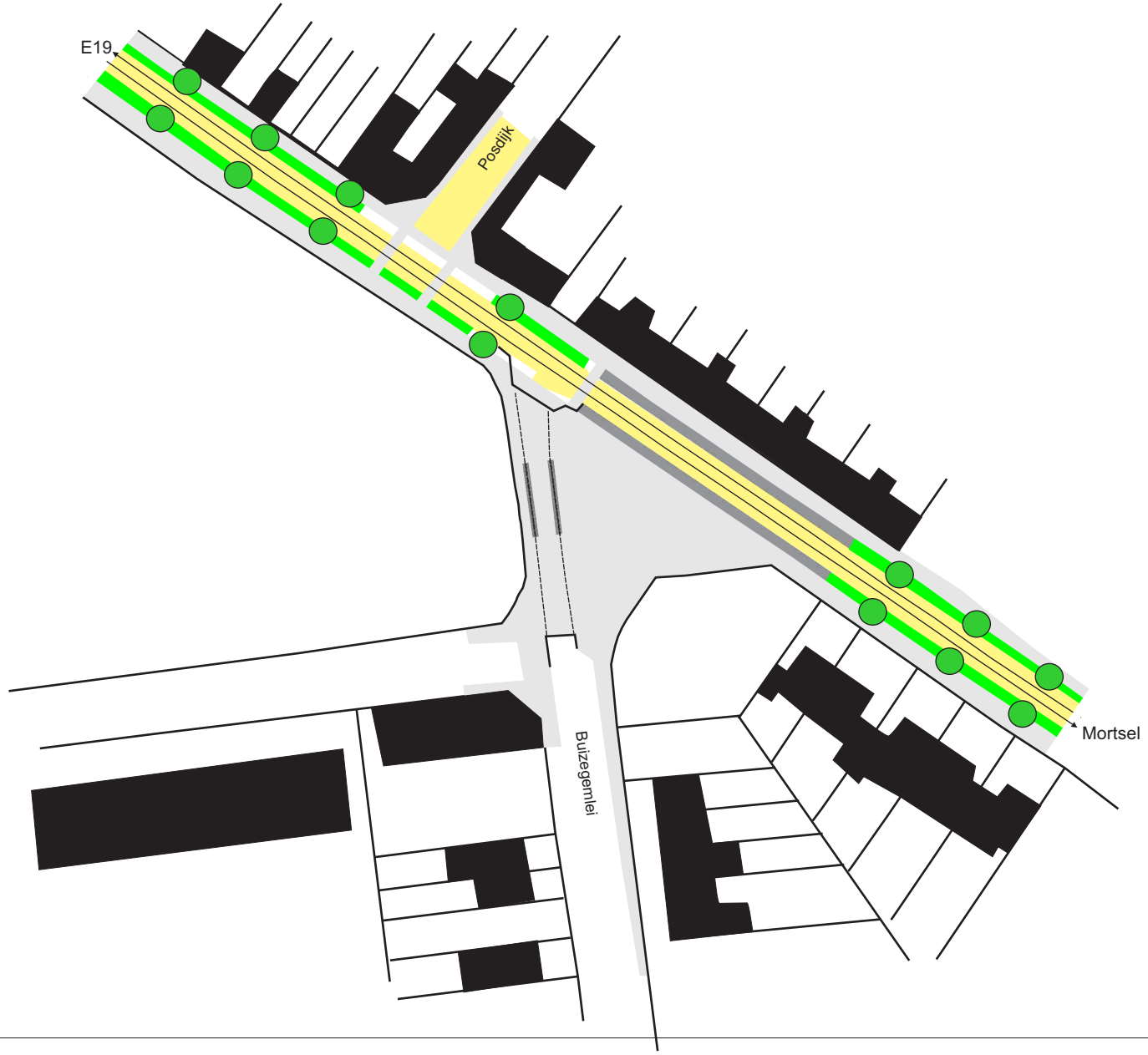
GROEP INFRABO

Belconsulting NV

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

DWARSPROFIEL KONTICHSTRAAT

kaart 7.4.3.1



voetpad + fietspad (gemengd)

berm met obstakelzone

rijbaan + trambaan (gemengd)

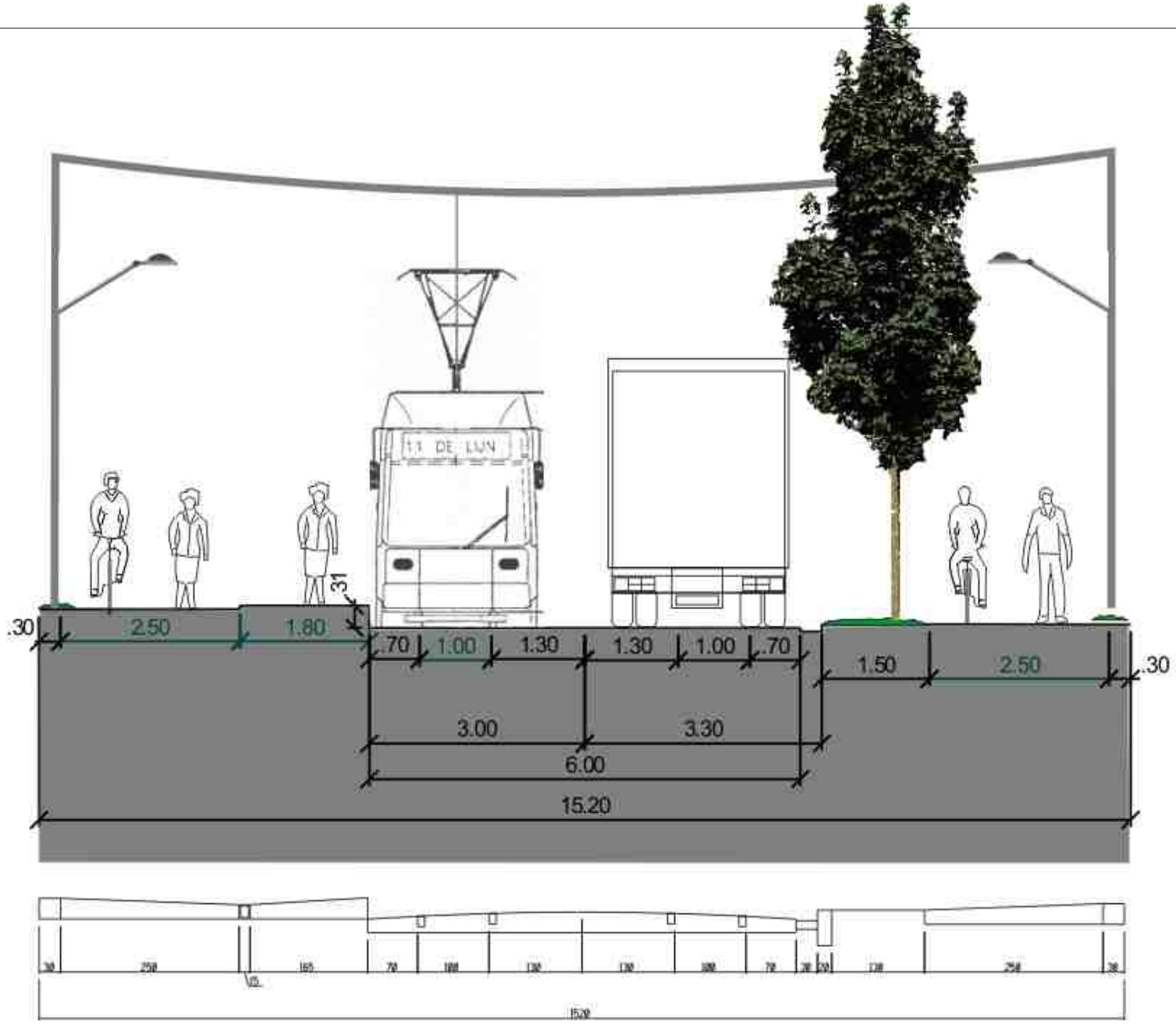
halte met vrije loopweg + objecten

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | oktober 2003

HALTEPLEIN BUIZEGEM
tram 15, bus 32, B&R

kaart 7.4.3.2



DWARSPROFIEL KONTICHSTRAAT - BUIZEGEMLEI

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | november 2003

kaart 7.4.3.2

LANGZAAM VERKEER vzw

GROEP INFRABO

Belconsulting NV

N

Streefbeeld N171
AWV Antwerpen - provincie Antwerpen | november 2003

COMPOSITIE KONTICHSTRAAT - BUIZEGEMLEI

kaart 7.4.3.2

7.4.3.4
WEGVAK - HOVESTRAAT - N1

- De wegbreedte bedraagt 6.00 m.
- De Boniverlei wordt afgesloten van de N1 voor autoverkeer, alleen de tram krijgt toegang tot de Boniverlei vanuit de N1.
- Autoverkeer wordt afgeleid via de Hovestraat.
- Wegens ruimtegebrek wordt enkel een aanliggend verhoogd fiets-voetpad aangelegd zonder groenstrook.
- Verderop richting N1 is er ter hoogte van de ventweg wel de mogelijkheid om aan een zijde van de weg hoogstammig groen aan te brengen.

8
DRAAIBOEK EN KRITISCH PAD VAN DE ACTIES VOOR ONTWIKKELING VAN HET GEWENST RUIMTELIJK STREEFBEELD

ALGEMEEN

Het streefbeeld werd opgemaakt voor de N171 vanaf de N1 tot aan Krekelenberg - Potaardestraat.

De studie van de doortrekking van de tram als een ontsluitende lijn (van Mortsel tot Kontich) liep parallel aan de studie van het streefbeeld.
De streefbeeldstudie kreeg hierdoor de finaliteit om de ruimtelijke en verkeerskundige inpassing van de tram te bepalen. Het wordt de gangmaker van de technisch uitvoeringsgerichte studie (TV SAM).

Om een draagvlak te bekomen bij de gemeenten Edegem en Kontich, werd het concept van een lokale omleiding naar voor geschoven, die een verbinding maakt tussen N1 en N171. Zoals deze nu is geconcipieerd, is dit een lokale omleidingsroute die - gecombineerd met de De Villermontstraat - een lokale omleiding rond het centrum van Kontich realiseert. Dit moet gepaard gaan met stringente circulatiemaatregelen op het onderliggende lokale net (noord-zuidas).

MAAS I
N171 TEN WESTEN VAN DE E19

Voor het wegvak N171 tussen de E19 en de Potaardestraat wordt een voorontwerp opgemaakt. Na goedkeuring voorontwerp wordt door de tijdelijke handelsvennootschap Langzaam Verkeer en Groep Infrabo een uitvoeringsdossier opgemaakt voor het wegvak Eikenstraat – Potaardestraat.

De maatregelen die voor maas I worden voorgesteld zijn hierbij bindend.

DEELGEBIED 1

– Verder uitwerken bestaande ontwerpschets wegvak A12 - Potaardestraat tot stedenbouwkundig voorontwerp en technisch ontwerp + onderzoek naar ondergrondse leidingen.

- Op basis van de ontwerpschets kan wel reeds worden gestart met de opmaak van een PRUP. Een ontsluiting van het te ontwikkelen bedrijventerrein vormt op korte termijn absolute prioriteit. De wegenis dient klaar te zijn vooraleer het bedrijventerrein wordt ontwikkeld.
- Opmaak onteigeningsplan voor het terrein Mako.
- AWV betaalt de onteigening.
- Het projectgebied omvat het gebied omsloten door de A12 - woonwijk Kleine Papendaelen - Nielsebeek - Boomse beek, en sluit aan op het terrein van Mako (kruispunt Potaardestraat). De rotonde boven de A12 maakt deel uit van het projectgebied.
- Na de opmaak van het technisch ontwerp wordt een projectnota opgemaakt. Deze omvat een technisch dossier en een raming.
- Lastenboek
- Indienen bouwaanvraag.
- AWV financiert de aanleg van de weg en zijn aanhorigheden.

DEELGEBIED 2

WEGVAK EIKENSTRAAT – A12

- Opmaak voorontwerp + technisch ontwerp wegvak A12 - Eikenstraat.
- Opmaak landschapsplan: beplantingsplan, gewenste afwatering en waterberging.
- Opmaak PRUP voor wegvak A12 - Eikenstraat en zijn omgeving.
- Het projectgebied wordt omsloten door de A12 – Pierstraat – Eikenstraat - oude spoorwegbedding.
- Verder onderzoek naar wenselijkheid inrichting regionaal landschapsplan binnen studie afbakening stedelijk gebied Antwerpen.
- Na de opmaak van het technisch ontwerp wordt een projectnota opgemaakt. Deze omvat een technisch dossier en een raming.
- Lastenboek
- Indienen bouwaanvraag.

WEGVAK E19 - EIKENSTRAAT

- Ombouw bestaande expresweg tot 2x1.
- Afsluiten Keizershoek.
- Inrichting rotonde Satenrozen + beveiligen op- en afrit E19.
- Opmaak MER wegens aanpassing op- en afritten E19.
- Opmaak voorontwerp + technisch ontwerp.
- Opmaak GRUP uitbreiding bedrijventerrein Satenrozen.

MAAS II

Voor het wegvak N171 ten oosten van de E19 geldt het streefbeeld als randvoorwaarde voor de verdere uitwerking van het tramdossier. De voorgestelde maatregelen zijn richtinggevend en dienen verder te worden onderzocht en uitgewerkt naar hun haalbaarheid. De TV SAM zal een voorontwerp + technisch ontwerp opmaken voor de tramdoortrekking. Het projectgebied omvat het wegvak Boniverlei vanaf de N1 tot en met de Drabstraat.

DEELGEBIED 3

- Opmaak technisch ontwerp tramdoortrekking Boniverlei door TV SAM+ uitwerken strategische zones tot stedenbouwkundig ontwerp:
  - Knooppunt Drabstraat - N171, aanleg fietstunnel + halteplaats tram (eventueel ook onderdoorgang autoverkeer verder onderzoeken);
  - Knooppunt Molenstraat – Groeningelei – Boniverlei.
- Opmaak masterplan publieke ruimte centrumgebied Kontich.
- Opmaak circulatieplan centrumgebied Kontich in het kader van het mobiliteitsplan Kontich.
- Opmaak circulatieplan Vredewijk als onderdeel van mobiliteitsplan Hove.
- Opmaak BPA - RUP omleidingsweg + landschapspark.
- Overdracht Boniverlei van gewestweg naar gemeentelijke weg.

BIJLAGE

	TEL	FAX	E-MAIL
AWV Antwerpen			
Frank Leys	03/224 68 79	03/224 68 99	frank.leys@lin.vlaanderen.be
Antoon Van Gils	03/224 69 06	03/224 69 06	antonius.vangils@lin.vlaanderen.be
Freddy Bril	03/224 69 12	03/224 69 02	freddy.bril@lin.vlaanderen.be
Tom Janssens	03/224 68 75		tom.janssens@lin.vlaanderen.be
Jos Verbeeck			Jozef.verbeeck@lin.vlaanderen.be
Provincie Antwerpen			
Marc Vanhee	03/240 66 08	03/240 66 79	marc.vanhee@admin.provant.be
Chris Brouwers	03/240 52 87		chris.brouwers@admin.provant.be
Indra Mommen	03/240 66 12	03/240 66 79	indra.mommen@admin.provant.be
De Lijn Antwerpen			
Roger Corbreun	03/218 14 14	03/218 14 02	roger.corbreun@delijn.be
AROHM			
Griet Lievois	02/553 83 33		griet.lievois@lin.vlaanderen.be
Ilse Moeremans, RO Antwerpen	03/224 65 50	03/224 65 60	Ilse.moeremans@lin.vlaanderen.be
BIVV			
An Volckaert	02/244 14 01		an.volckaert@bivv.be
GOM ANTWERPEN			
Els Kenis	03/240 68 79		els.kenis@gomantwerpen.be

GEMEENTE AARTSELAAR			
Rudy Van Onckelen, schepen	0475/50 84 65		-
GEMEENTE EDEGEM			
Koen Snyders, burgemeester	0475/58 98 03		koen.snyders@pandora.be
Peter Verstraeten	0475/34 54 04		peter.verstraeten@edegem.be
Joost Goris	03/457 59 29		joost.goris@skynet.be
Nicole van Gysel, verkeersdienst	03/289 22 85	03/289 22 77	nicole.vangysel@edegem.be
Flor Keveryn	0475/77 48 98		-
GEMEENTE KONTICH			
Jef Van Linden, burgemeester	03/290 38 09	03/290 38 09	jef.van.linden@pandora.be
Jef Plasmans, schepen	03/457 23 85	03/458 31 39	jef.plasmans@kontich.be
Wim De Beckker			Wim.de.Beckker@kontich.be
Nico Gillis	03/350 08 11		ontwerp@igean.be
GEMEENTE NIEL			
Walter Troch, schepen	0475/71 85 66	-	walter.troch2@pandora.be
Bart Sas	03/888 70 24	-	bart.sas.gni@cipal.be
GEMEENTE SCHELLE			
Rob Mennes, burgemeester	0475/61 74 03	03/887 82 97	rob.mennes@pandora.be
GEMEENTE RUMST			
Edgar Thys, burgemeester	03/880 00 71 - 0475/52 65 59	03/844 32 32	edgar_thys@rumst.be
Jan Van Grinderbeek, gemeentesecretaris	03/880 00 58	03/880 00 91	jan_van_grinderbeek@rumst.be
Eddy Aerts, TD	03/880 00 63		technische_dienst@rumst.be
Inge Rijmenans, dienst Stedenbouw	03/880 00 66		stedenbouw@rumst.be
Fred Happaerts, milieudienst	03/880 00 57		milieu@rumst.be

GEMEENTE BOOM			
Patrick Marnef, burgemeester	0475/46 75 12		Patrick.marnef@boom.be
Pedro Beckers	0477/26 46 25	03/844 55 05	pedro.beckers@ocmwboom.be
Anne Van Der Planken	0474/58 24 49		Anne.van.der.planken@pandora.be
GEMEENTE MORTSEL			
Ingrid Pira, burgemeester	03/444 17 00		ingrid.pira@pandora.be
Guy Van Aken, mobiliteitsambtenaar	03/444 18 14		guy.vanaken@mortsel.be
GEMEENTE HOVE			
Luc Vuylsteke de Laps, burgemeester	03 460 33 32		luc.vuylstekedelaps@publilink.be
TV SAM			
Hans Baeten	03/328 80 00		hbaeten@tvsam.be
Anita Jaspers			aja@tvsam.be
OPDRACHTHOUDER			
Sus Serneels, Groep Infrabo	014/58 50 05 - 0475/41 98 95	014/59 03 67	sus.serneels@infrabo.be
Koen Stuyven, Langzaam Verkeer	016/31 77 01	016/29 02 10	koen.stuyven@langzaamverkeer.be
Geert Vercruysse, Langzaam Verkeer	016/31 91 02	016/29 02 10	geert.vercruysse@langzaamverkeer.be
Koen Himpe, Belconsulting	051/40 36 71		koen himpe@belconsulting.be