



## Verslag vergadering Verkeersadviesraad

Datum: woensdag 26 augustus 2020

### Aanwezig: stemgerechtigd

- Rose Sablon
- Karel Abbeloos
- Willy Price
- Wim Raeymaekers
- Frieda Verdoodt
- Frank Buyens
- Wilfried De Koster

### Aanwezig: niet-stemgerechtigd

- Chris Ringoot
- Pierre Vanderborght
- Johan Deleu
- Mia Van der Straeten
- Fred Scrayen

### Verontschuldigd

- Pascale Bauthier
- Katty Van der Borght
- Eric Thomas
- Jeroen Eenens
- Peter De Smedt
- Koen Hellinckx
- William Engels

## Agenda

- Goedkeuring verslag vorige vergadering
- Aanvullende verkeersreglementen
- Leirekensroute
- Stationsstraat
- Varia

### Agendapunt 1: Goedkeuring verslag vorige vergadering

Het verslag moet sneller op de vergadering volgen. Verder waren er geen inhoudelijke opmerkingen bij het verslag van 27 januari 2020.

Er werd verder afgesproken om voor de verslaggeving te werken volgens het principe dat op de volgende vergadering het verslag van de vorige vergadering wordt goedgekeurd, rekening houdende met eventuele opmerkingen. Deze opmerkingen bij het vorige verslag worden opgenomen in het volgende verslag. Het vorige verslag wordt dus niet overeenkomstig aangepast.

Het verslag van de vergadering van 27 januari 2020 werd nog opgemaakt volgens een gecoördineerde werkwijze waarbij de binnengekomen opmerkingen verwerkt werden in het verslag zelf. Het verslag werd overeenkomstig aangepast en overgemaakt aan de gemeentelijke contactpersoon voor publicatie op de website.

### Agendapunt 2: Aanvullende verkeersreglementen

#### N211 - Klei

Op de Klei is er maar een beperkt gedeelte waar een verplicht fietspad aanwezig is. Vanaf de Molenbeekstraat/Hollestraat richting Merchtem is er geen signalisatie voor het fietspad meer aanwezig. Strikt genomen is de verharde berm hier enkel een voetpad. Het wegbeeld wijzigt echter niet en vele weggebruikers gaan ervan uit dat het fietspad doorloopt tot de grens met Merchtem. Omdat de Klei een drukke weg is en veel gebruikt wordt door fietsers, is het wenselijk de signalisatie aan te passen en over de volledige lengte van Klei een verplicht fietspad in te richten. Door de beperkte breedte van het openbaar domein wordt er best een gecombineerd voet- en fietspad ingericht. Buurtbewoners zijn ook vragende partij om zebrapaden aan te brengen. Vooral ter hoogte van de zijstraten is er nood aan een veilige oversteekplaats, met name ter hoogte van de (1) Molenbeekstraat, (2) Kapenbergweg (3) Broevink en (4) Sint-Jansstraat.

Op 22 juni 2020 keurde het College een aanvullend verkeersreglement goed voor de signalisatie van een gecombineerd voet- en fietspad aan beide zijden van de N211 vanaf de Steenweg op Merchtem tot grens met Merchtem en voor de aanleg van vier zebrapaden ter hoogte van de zijstraten. Ter hoogte van de zijstraten blijft het (voet- en)fietspad doorlopen en wordt de markering van het fietspad aangebracht. [Zie bijlage 1.](#)

Een raadslid vraagt of de oversteekplaatsen aangekondigd zullen worden met borden en hoe het met de verlichting ervan zit, indien de bestaande verlichting niet gunstig gesitueerde is. De gemeente geeft aan dat de uitvoering zal gebeuren door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) omdat het een gewestweg betreft en aankondigingsborden werden niet gevraagd door de gemeente. Verlichting kan, zo nodig, bekeken worden in samenspraak met Fluvius.

Enkele raadsleden halen aan dat bij Kaperebergweg en Broevink de auto's vaak stoppen op het fiets/voetpad zelf. Broevink staan nochtans haaiantanden, bij Kaperebergweg blijkbaar niet. Best te bekijken.

De vertegenwoordiger van de fietsersbond vraagt de nodige aandacht bij de plaatsing van de borden omdat er daar op heel wat plaatsen sowieso niet veel plaats is zodat bijkomende verkeersborden geen bijkomende obstakel zouden vormen. De gemeente geeft aan dat dit normaal geen probleem zou mogen vormen omdat deze enkel geplaatst moeten worden na een zijstraat en er daar wel steeds voldoende ruimte is.

De vertegenwoordiger vraagt tevens of er ondertussen al meer nieuws is over een eventuele heraanleg van de fietspaden langs de N221 (zowel Klei als Steenweg op Vilvoorde) nu deze zich in slechte staat bevinden en er ondertussen toch weer heel wat tijd verstreken is sinds Inez De Coninck hier een parlementaire vraag over stelde. De gemeente geeft aan dat ze geen weet heeft of over concrete informatie beschikt dat dit momenteel al op de planning zou staan bij het Agentschap Wegen en Verkeer. De gemeente geeft ook aan dat ze geen concreet zicht hebben of daar eventueel onteigeningen voor nodig zullen zijn.

#### **N47 - Steenweg op Brussel**

Wanneer er op de Steenweg op Brussel (N47) op de parkeerstrook ter hoogte van de handelszaak Bloemenland (nr 132) geparkeerd wordt door vrachtwagens is er bij het verlaten van de parking onvoldoende zicht op het aankomende verkeer vanuit Dendermonde. Ter hoogte van handelszaak Lidl (nr. 84) werden reeds maatregelen getroffen om het parkeren te voorkomen. Om te vermijden dat het parkeren zich verplaatst naar de naastliggende handelszaken, wordt voorgesteld om het parkeren voor te behouden voor personenwagens vanaf Lidl tot en met tankstation Maes.

Het College keurde het aanvullende verkeersreglement goed op 17 februari 2020. Zie bijlage 2.

Deze aanpassing is al in de praktijk uitgevoerd.

Een raadslid merkt op dat er toch nog regelmatig daar vrachtwagens parkeren waar het niet mag, bijvoorbeeld op de arcering voor de Lidl.

#### **Centrum**

- **Permanent** Invoering van zone 30 binnen

In het gebied binnen Heiveld - Ringlaan - Sint-Paulusbaan – Nanovestraat - Karenveldstraat wordt een zone 30 ingevoerd. De variabele zone 30-schoolomgevingen op Heiveld (De Boot), Ringlaan (Duizendpoottrakkers) en Karenveldstraat (VKO) blijven behouden.

In het kader van de coronamaatregelen besliste de gemeente om de terrassen meer ruimte te geven en in dat kader werd dan ook beslist om niet enkel in een paar straten aangepaste maatregelen te nemen, maar versneld een zone 30 in te voeren in het ganse centrum.

Het College keurde het aanvullende verkeersreglement goed op 8 juni 2020. Zie bijlage 3.

Deze aanpassing is al in de praktijk uitgevoerd.

Verschillende raadsleden halen aan dat ze het spijtig vinden dat de gemeente niet meteen gekozen heeft voor een fietszone. Dit garandeert eveneens een maximale snelheid van 30km/u, maar geeft een bijkomend signaal en aanmoediging voor fietsers. In vele straten in die zone is het trouwens in de praktijk al onmogelijk om reglementair een fietser in te halen (1 meter afstand houden), maar gebeurt het wel. De schepen geeft aan dat hij het idee van fietszone niet ongenegen is, maar vreest toepassingsproblemen op bepaalde punten, bijvoorbeeld einde Gasthuisstraat.

Op vraag van een raadslid, geeft de gemeente aan dat de snelheidswijzigingen werden ingegeven in de verkeersbordendatabank en zo zou die informatie moeten doorstromen naar de GPS-producenten.

De vertegenwoordiger van de Fietsersbond vindt het jammer dat voor zo'n belangrijke wijziging niet bijkomend, minstens tijdelijk, gesensibiliseerd werd door bijvoorbeeld aan de toegangen tot de zone borden te plaatsen die wijzen op de gewijzigde verkeerssituatie of tijdelijk versmallingen te voorzien die extra aandacht trekken op de borden zone 30. Tevens betreurt de vertegenwoordiger het dat er in bepaalde straten, bijvoorbeeld Kloosterstraat, einde Schoolstraat,... geen bijkomende inspanningen werden geleverd, bijvoorbeeld met proefopstellingen, om de opgelegde snelheid af te dwingen. De Kloosterstraat is bijvoorbeeld een brede, lange, rechte baan; een proefopstelling met geschrinkt parkeren zou de snelheid naar beneden kunnen halen. De schepen haalt aan dat bij het binnenrijden overal op de straat zelf nog een bijkomende markering komt van zone 30.

De vertegenwoordiger werpt ook op dat het jammer is dat niet voor een ruimere zone is gekozen door bijvoorbeeld ook de zone langs de binnenkant van de Klarstraat en de Averbekstraat (die het verkeer eveneens rond het centrum leiden) bij de zone 30 te betrekken. De schoolomgevingen van de Boot en de Duizenpootridders zouden zo bijkomend in een meer beschermde omgeving liggen. De schepen werpt op dat Esp al woonerf is.

De schepen geeft bijkomende nog mee dat de fietsstraten in de Kattestraat en Kerkstraat verduidelijkt zullen worden.

- **Tijdelijk** Vanaf 30 juni tot en met 30 september 2020 wordt de Marktstraat ter hoogte van café Thursday's afgesloten voor doorgaand verkeer.

Vanuit de Kattestraat is enkel plaatselijk verkeer richting Marktstraat en Temmershof toegestaan; ter hoogte van Marktstraat-Gasthuisstraat wordt gesignaleerd dat de straat doodlopend is voor auto's; fietsers en voetgangers kunnen wel door. Tussen Temmershof en Gasthuisstraat wordt tijdelijk twee richtingsverkeer ingesteld en dit om de bewoners van de Marktstraat en Temmershof te laten ontsluiten via de Gasthuisstraat.

Het College keurde het aanvullende verkeersreglement goed op 29 juni 2020.

Een raadslid merkt op dat het een gevaarlijk punt blijft om van de Marktstraat in te draaien in de Gasthuisstraat.

Een ander raadslid merkt op dat er toch nog wagens passeren langs de smalle passage aan café Thursday's.

## **Costershof**

De bewoners van Costershof ervaren bij het einde van de schooluren van basisschool De Leertrommel in de Schoolstraat parkeeroverlast. Om de gemoederen te bedaren werd voor het woonerf Costershof voorgesteld in deze straat het principe van 'schoolstraat' in te voeren.

De 'schoolstraat' zal van toepassing zijn op schooldagen, op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag vanaf 8u tot 8u45 en van 15u tot 16u. Op woensdag vanaf 8u tot 8u30 en van 11u30 tot 12u30.

De maatregel gaat in op 1 september 2020.

Het College keurde het aanvullende verkeersreglement goed op 27 juli 2020. [Zie bijlage 4.](#)

Op vraag van een raadslid, verduidelijkt de gemeente dat dus niemand nog die straat in mag op die dagen en uren en dus ook de bestaande parkeervakken in het woonerf niet gebruikt kunnen worden.

Een raadslid merkt op dat foutparkeerders aangepakt kunnen worden door te verbaliseren. De gemeente merkt op dat reeds tal van acties plaats vonden en dat ook via de school iedereen al meerdere keren verwittigd werd van de regels in een woonerf.

De vergadering merkt op dat de parkeerdruk daardoor in de Schoolstraat zelf stijgt en chaos daar alleen maar groter wordt. Ook mensen die wel correct parkeren in de parkeervakken zoals in een woonerf moet, kunnen er niet meer terecht, waardoor die parkeervakken onbenut blijven liggen.

De vertegenwoordiger van de Fietsersbond moet vaststellen dat de 'schoolstraat' in dit geval oneigenlijk gebruikt wordt om een parkeerprobleem op te lossen in plaats van dat het gebruikt wordt om kinderen veilig naar school te laten stappen en trappen. Hij had dan liever bijvoorbeeld een proefproject met de 'schoolstraat' gezien in de Schoolstraat zelf. Hij moet bovendien vaststellen dat dit betekent dat de bewoners zelf op die dagen en uren slechts 5 km/u mogen rijden met de wagen in hun straat en dat op die dagen en uren de bewoners ook geen bezoek, leverancier, aannemer,... kunnen laten toekomen. De gemeente bevestigt dat dit met de bewoners werd besproken en dat ze hiermee akkoord waren.

De gemeente geeft alvast nog mee dat de oversteekplaats in de Schoolstraat aan het baantje naar de sporthal in de toekomst ook anders zal ingericht worden. Zo zullen voorafgaand aan het zebra gele onderbroken strepen worden aangebracht zodat bijkomend duidelijk wordt gemaakt dat voor een zebra-pad parkeren niet mag.

## **Kravaal**

Op het einde van de verharding in de Lepelstraat, bij het begin van Cravaal en op het einde van de Bosstraat worden borden geplaatst, met aanduiding dat enkel gebruikers van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters toegang hebben.

Het College keurde het aanvullende verkeersreglement goed op 27 juli 2020. [Zie bijlage 5.](#)

Het Agentschap Natuur en Bos (ANB) bepaalt de toegankelijkheidsregeling binnen het bos (ook al betreft het gemeentewegen), maar op de gemeentewegen naar het bos moet de gemeente deze regeling uitwerken. Binnen het bos zelf zijn er nog meer beperkingen, waarbij bepaalde gebruikers, bijvoorbeeld ruiters, slechts op bepaalde routes toegelaten zijn.

## **Droeshout**

Op twee parkeerplaatsen voor bakkerij De Vos in Droeshout wordt de parkeertijd beperkt tot 30 minuten (goedgekeurd door College op 17 februari 2020). [Zie bijlage 6.](#)

## **Kapellebaan**

De invoering van een fietsstraat in samenwerking met Buggenhout voor de Vinkoorstraat. Dit is het verlengde van de Kapellebaan op het grondgebied van Buggenhout.

De Kapellebaan is een verbinding met Buggenhout die zeer veel gebruikt wordt door fietsers. Behoudens de eerste 100m waar de breedte ruim voldoet, is de Kapellebaan en in het verlengde de Vinkoorstraat op Buggenhout slechts 3m breed. Niettegenstaande de beperkte breedte hebben de auto's een behoorlijke snelheid wat de veiligheid van de vele fietsers in het gedrang brengt. Zowel bewoners van de Kapellebaan als het gemeentebestuur van Buggenhout zijn vragende partij om hier een fietsstraat in te richten.

Er wordt voorgesteld om, naast het logo van de fietsstraat, op regelmatige afstand ook fietslogo's met dubbele pijlen aan te brengen.

Het College van Buggenhout keurde het aanvullende verkeersreglement goed op 25 juni 2020. Het College van Opwijk keurde een aanvullend verkeersreglement goed op 29 juni 2020. Zie bijlage 7.

Buggenhout gebruikt afzonderlijk ook nog een extra informatiebord, dit zal ook bijkomend langs kant van Opwijk geplaatst worden, naaste de verkeersborden overeenkomstig de verkeersreglementering.

Op vraag van een raadslid, verduidelijkt de gemeente dat het gemotoriseerde verkeer achter de fietsers moet blijven, dus ook een bromfiets of moto.

## **Dorp Mazenzele**

In afwachting van een volledige herinrichting van Dorp Mazenzele werd gevraagd een proefopstelling uit te werken om het kerkplein verkeersvrij te maken. Het was wenselijk om de proefopstelling nog voor 1 september te realiseren. De proefopstelling wordt geplaatst op donderdag 27 augustus 2020. Zie bijlage 8

Het plein voor de kerk wordt afgesloten en aangeduid als woonerf, maar is wel nog steeds toegankelijk voor ceremoniewagens die op het plein kunnen draaien. Langs de kerk worden twee mindervalidenparkeerplaatsen gecreëerd. Achter de kerk wordt een deel van de straat ingericht als dubbelrichtingsverkeer o.a. om de bevoorrading van het café te verzekeren. Aan het begin van de Verlorenkostbaan komt een zebepad en wordt een fietspad gemarkeerd. In het Dorp wordt een rijbaanversmalling voorzien.

De vergadering suggereert om in de Verlorenkostbaan een middenaanduiding of opstelvak te voorzien daar waar Verloren Kostbaan aansluit op het Dorp zodat wie indraait vanuit het Dorp in de Verlorenkostbaan niet de bocht afsnijdt, maar duidelijker geleid wordt.

Tevens werd nogmaals de problematiek van de ontsluiting van de parking van de Kersenspit besproken. Nu gebeurt deze voor iedereen vlak voor de ingang zodat wagens, fietsers en voetgangers samen langs dezelfde ingang moeten. Dit wordt niet als veilig ervaren. De vertegenwoordiger van het verkeersplatform is tevens vragende partij om een zebepad voor de ingang aan te leggen. Hij vraagt tevens of de ontsluiting van de parking niet aan de zijkant van de parking kan gebeuren waar enkele paaltjes weggenomen kunnen worden. De gemeente haalt aan dat bij het verlenen van de vergunning werd opgelegd dat de ingang van de parking ver genoeg van de gewestweg moest liggen om te vermijden dat bij bepaalde activiteiten een file zou ontstaan tot op de gewestweg. Gewoon de ingang voor de wagens verschuiven naar de zijkant van de parking kan dus niet, maar eventueel zijn wel andere oplossingen nog mogelijk. Dient nog eens verder bekeken te worden.

## Agendapunt 3: Leirekensroute

### N47

Op vrijdag 1 mei 2020 vond er een ongeval plaats op de kruising van Leirekensroute (F27) met de N47(Steenweg op Dendermonde). Een fietser van 16 jaar kwam om het leven.

Op 4 mei 2020 vroeg Fietsersbond Opwijk aan de gemeente Opwijk en AWV dringende maatregelen (betere signalisatie voor de fietsers, snelheidsverlaging van 70 naar 50km/u en herinrichting van de oversteek in afwachting van de tunnel) en voerde ook op 2 juni 2020 ter plaatse actie. In afwachting van een infrastructurele oplossing werden kort daarna door AWV markeringen aangebracht om duidelijk te maken dat fietsers geen voorrang hebben (wat in Aalst wel het geval is) en dus moeten stoppen om over te steken. Tevens werd begin juni op de Provinciale Verkeerscommissie tussen AWV en de gemeente ook een akkoord gevonden om de snelheid te verlagen. Tijdens snelheidsmetingen, uitgevoerd door de politiezone AMOW, was immers vastgesteld dat het wenselijk is de snelheid ter hoogte van het kruispunt te beperken tot 50 km/u.

De snelheidsbeperking wordt ingevoerd vanaf 150 m voor het kruispunt tot 270 m voorbij het kruispunt (aansluiting de Vlaamse Staak) in de richting Lebbeke. Het College dient het aanvullende verkeersreglement goed te keuren wat gebeurde op 27 juli 2020. Zie bijlage 9.

Het AWV deed ook een voorstel om de oversteek herin te richten in afwachting van de aanleg van de tunnel. Deze herinrichting voorziet in een middeneiland met een as-verschuiving. Zie bijlage 10.

Op vraag van de vertegenwoordiger van het verkeersplatform, bevestigt de gemeente dat er geen verkeerslichten komen, ook geen intelligente verkeerslichten. De vrees bestaat dat die eventueel genegeerd gaan worden door fietsers op momenten dat er toevallig geen verkeer is op de gewestweg zodat deze onnodig op rood zouden blijven staan, wat dan bijkomend als effect kan hebben dat automobilisten die lichten gaan negeren omdat ze geen fietsers zien oversteken.

De vergadering vraagt dat er voldoende aandacht is dat het om een afgeschermd eiland moet gaan en niet enkel met markeringen. De gemeente bevestigt dat dit wel degelijk het geval zal zijn. Fietsers kunnen zich met de fiets ook volledig opstellen op het eiland.

De vergadering vraagt dat er ook voldoende aandacht moet zijn om de automobilisten voldoende attent te maken op dit middeneiland door hen duidelijk te begeleiden met markeringen maar ook met reflecterende veiligheidssignalisatie. Er wordt verwezen naar de situatie op de steenweg richting Asse en de signalisatie op de Steenweg op Merchtem o.a. de glasbolreflectoren die daar gebruikt werden

De vertegenwoordiger van het verkeersplatform benadrukt dat het eigenlijk erg is dat er eerst iemand moet verongelukken alvorens er actie ondernomen wordt. Het verkeersplatform is al meer dan 20 jaar vragende partij om die oversteekplaats beter te beveiligen. Hij haalt ook nog aan dat een bepaalde minister in 1998 nog antwoorde dat deze oversteekplaats kon gelden als een voorbeeld. De realiteit was helaas dat het toen ook al onveilig was.

In aansluiting daarbij herhaalt de vertegenwoordiger van het verkeersplatform nogmaals dat de zichtbaarheid op een aantal andere oversteekplaatsen op Leirekensroute beperkt is en dit probleem met weinig kosten en inspanningen kan opgelost worden. Het gaat dan over het feit dat fietsers beter zicht hebben op het aankomende verkeer, maar ook omgekeerd dat het aankomende verkeer zicht heeft op aankomende fietsers. Dit vermijdt verrassingen. De vertegenwoordiger drukt de hoop uit dat hier nu eindelijk werk van gemaakt kan worden. In eerste instantie dient daarbij aan de Bolstraat en de Wijngaardstraat te worden gedacht.

## Stationsomgeving

Op de vorige vergadering lag een nota voor tot aanpassing van het tracé F27 en F221. Ondertussen werd deze tracéwijziging in de vervoerregio goedgekeurd. De volgende stappen hiermee zijn nu het aanduiden van een studiebureau, opmaken van een startnota en dan projectnota. Ondertussen dient er ook overleg te zijn met de nutmaatschappijen.

## Agendapunt 4: Stationsstraat

In de Stationsstraat werd het fietspad vernieuwd. Voor deze heraanleg werd beroep gedaan op een *Oproep voor subsidies exit-strategie duurzame modi voor gemeentewegen* van de Vlaamse overheid. Normaal zal de maximale subsidie van 7000 euro bekomen worden.

De vergadering is van oordeel dat de situatie nu terug duidelijk is.

Een raadslid merkt op dat bussen over het fietspad rijden en vraagt dat bij het inrijden toch iets zou geplaatst kunnen worden om het fietspad af te schermen.

De vertegenwoordiger van de Fietsersbond werpt op dat niet alleen bussen, maar ook auto's volop over het fietspad rijden, terwijl dit niet mag en terwijl er vaak tussen de auto en de geparkeerde wagens nog voldoende ruimte is. Het baanvak is daar breed genoeg, ook voor bussen, om niet op het fietspad te hoeven rijden, maar alles heeft te maken met onaangepaste snelheid. Momenteel mag er 50 km/u gereden worden, maar tegen die snelheid zal het zeker voor grotere voertuigen niet gemakkelijk zijn om de bochten te nemen binnen het baanvak. Hoe sneller men rijdt, hoe nauwer het gezichtsveld, wat automatisch ook resulteert dat men meer afstand neemt van obstakels, in dit geval de rij geparkeerde wagens aan de rechterkant, en op die manier op het fietspad begint te rijden. Tegen een snelheid van 30 km/u is er geen enkel probleem om binnen het baanvak te rijden.

Een raadslid pikt hier op in een haalt aan dat parkeervakken nogal smal zijn. Suggestie zou kunnen zijn om eventueel ook de borduur in het parkeervak mee op te nemen.

De schepen haalt aan dat er ook naar een alternatieve fietsverbinding via het kerkhof wordt gekeken in het kader van de herziening van de stationsomgeving.

## Agendapunt 5: Varia

Er wordt gewezen op twee problemen in verband met rolstoelgebruikers:

- In de Gasthuisstraat is aan de ene kant een verlaging voorzien om makkelijk met de rolstoel van de stoep af te rijden, en aan de overkant (kant Bakkerij Joostens/Hoprank) is ook een verlaging voorzien om de stoep terug op te rijden, maar vaak staan er voor die verlaging auto's geparkeerd, zodat rolstoelgebruikers niet terug de stoep op geraken en noodgedwongen via de straat hun weg verder moeten zetten. Dit traject maakt nochtans deel uit van het Opwijkse rolstoelpad.
- In de Kloosterstraat aan de oversteek aan het klooster is eveneens moeilijk voor rolstoelgebruikers om bij de oversteek makkelijk op en af de stoep te raken



Eventuele opmerkingen op dit verslag vindt u bij het eerste agendapunt “Goedkeuring van het verslag” van het verslag van de volgende vergadering.

**Verslag:** Wim Raeymaekers

**Datum volgende vergadering: woensdag 23 september 2020**

De Voorzitter,

De Secretaris,

Wilfried De Koster

Wim Raeymaekers

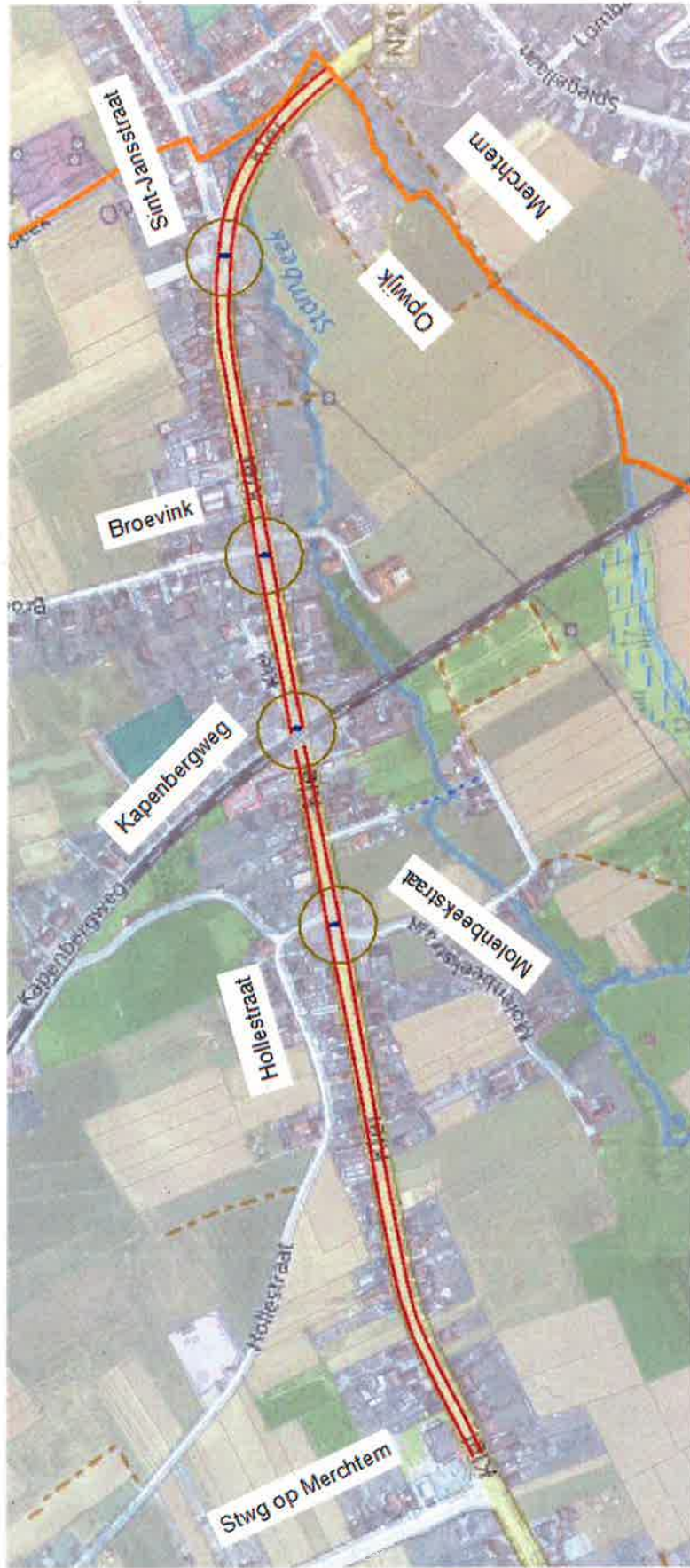
**Bijlagen:**

- Bijlage 1: Kaart aanvullend verkeersreglement Klei
- Bijlage 2: Kaart aanvullend verkeersreglement Steenweg op Brussel
- Bijlage 3: Kaart aanvullend verkeersreglement Zone 30 Centrum
- Bijlage 4: Kaart aanvullend verkeersreglement Costershof
- Bijlage 5: Kaart aanvullend verkeersreglement Kravaal
- Bijlage 6: Kaart aanvullend verkeersreglement Steenweg op Vilvoorde
- Bijlage 7: Kaart aanvullend verkeersreglement Kapellebaan
- Bijlage 8: Kaart proefopstelling Dorp Mazenzele
- Bijlage 9: Kaart aanvullend verkeersreglement Steenweg op Dendermonde
- Bijlage 10: Kaart middeneiland Steenweg op Dendermonde



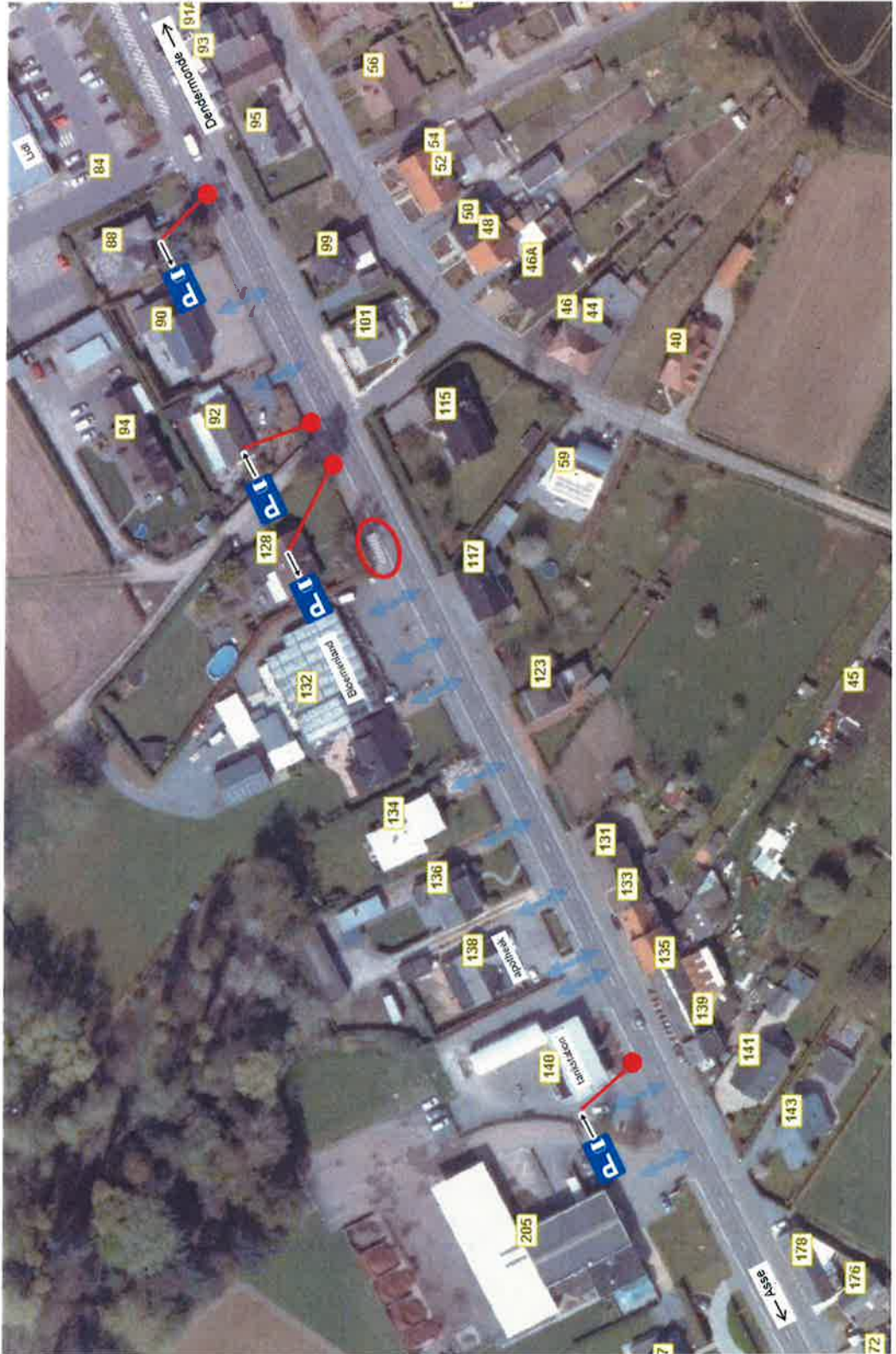
Gemeente Opwijk

N211 – Klei : inrichting fietspaden vanaf Stwg op Merchtem tot grens Merchtem



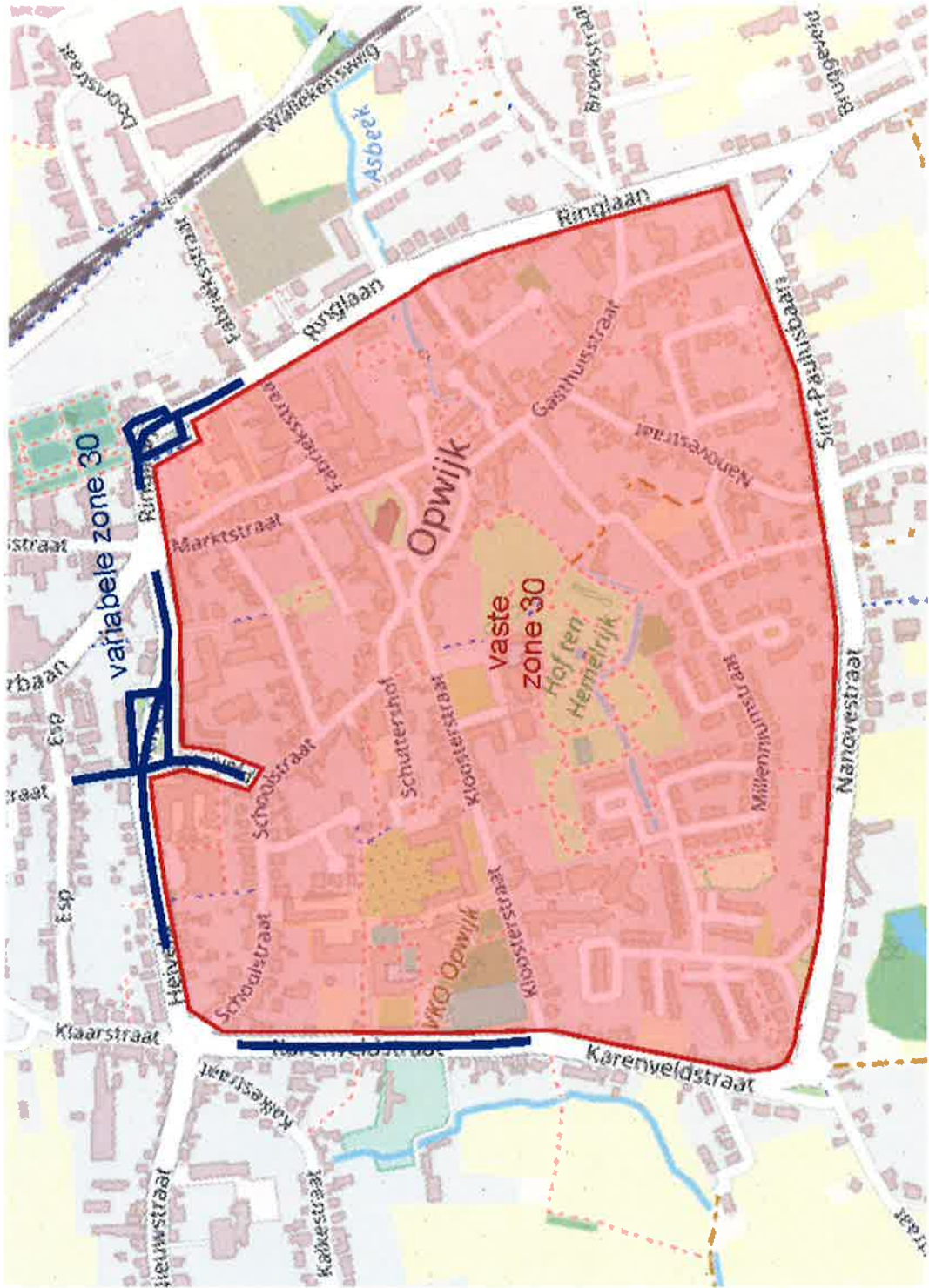
Gemeente Opwijk

N47 – Stwg op Brussel vanaf huisnummer 88 tot huisnummer 140

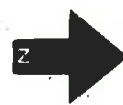




CENTRUM OPWIJK - invoering zone 30

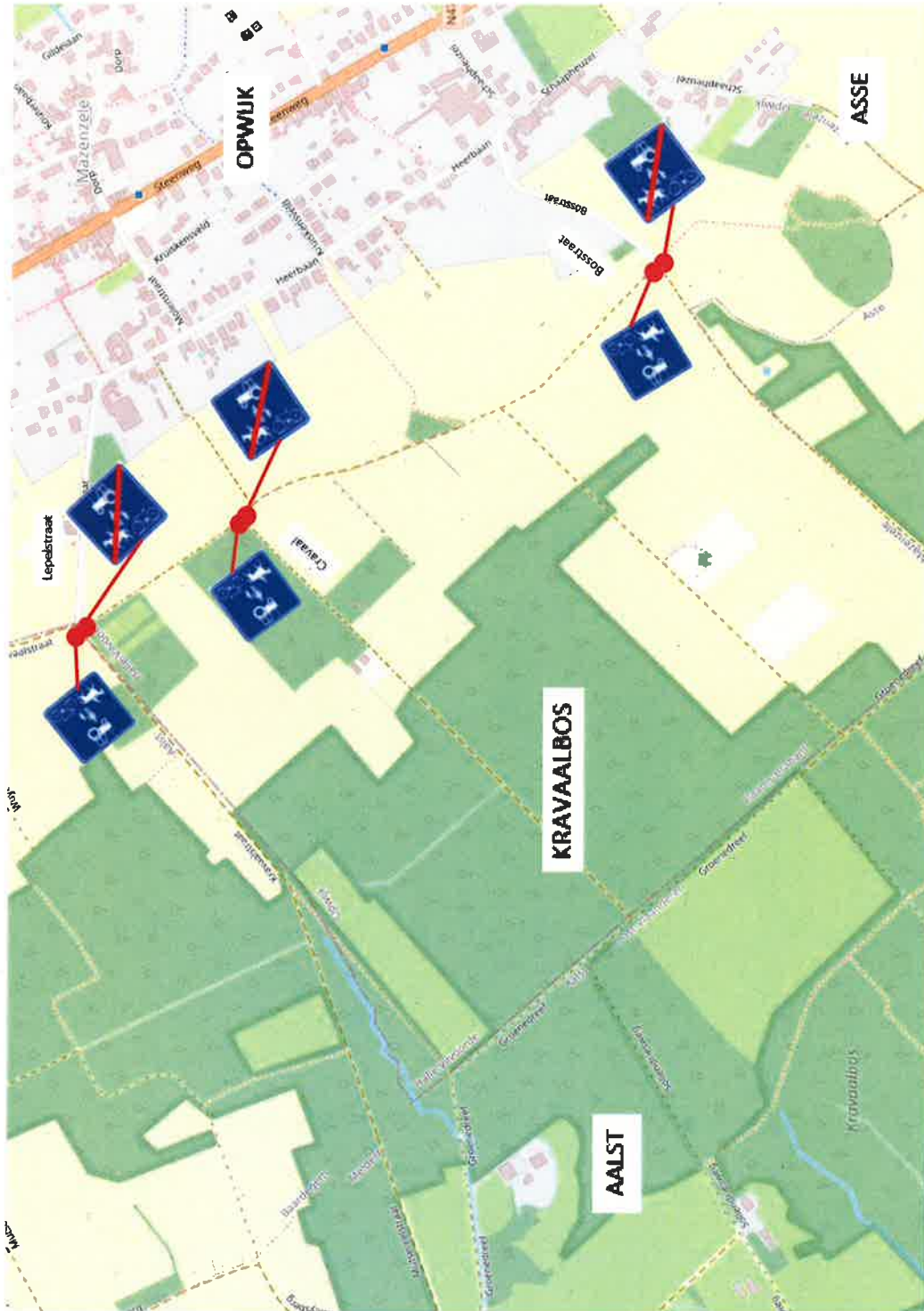


COSTERSHOF - invoering schoolstraat



Gemeente Opwijk

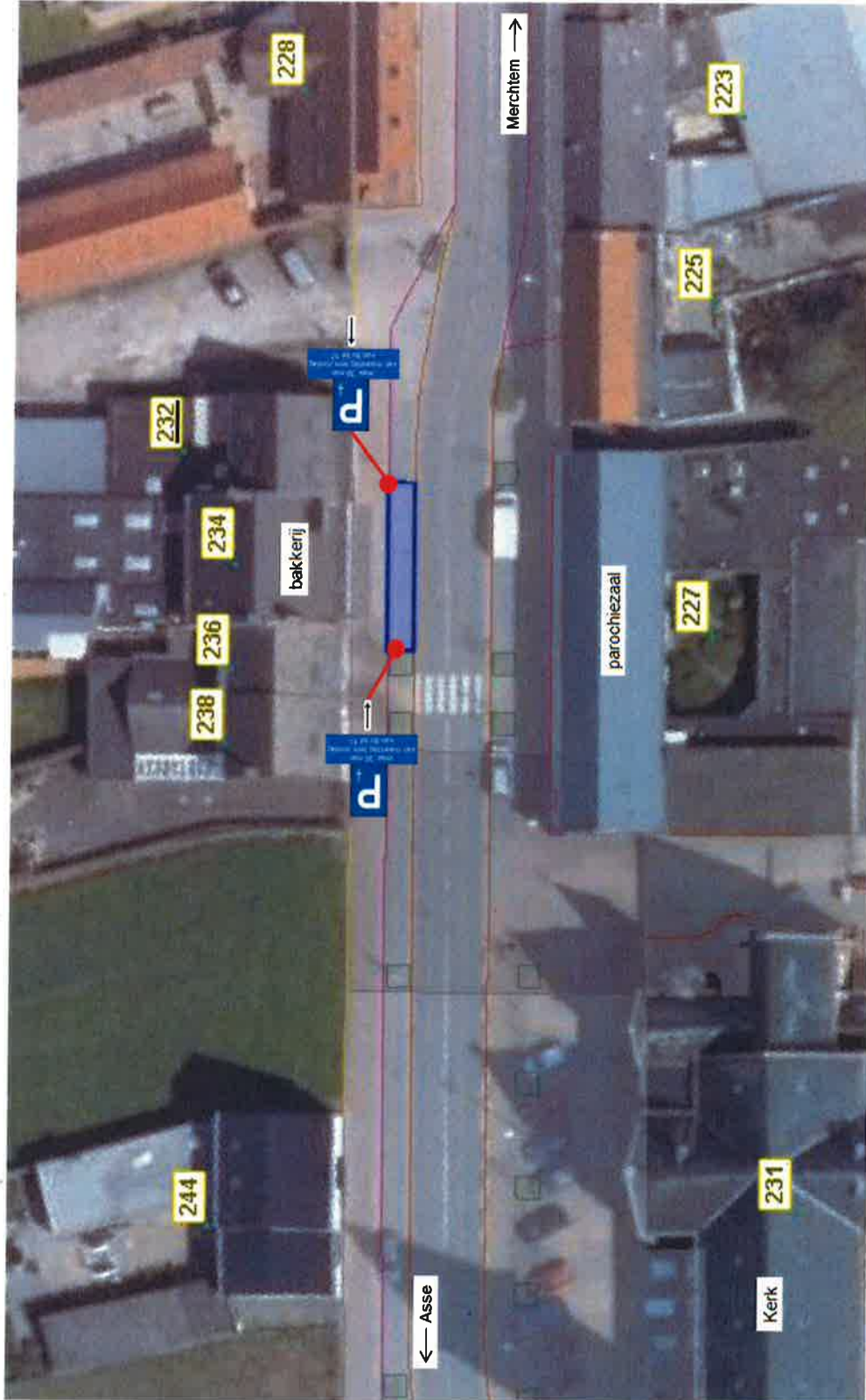
Toegangswegen naar KRAVAALBOS

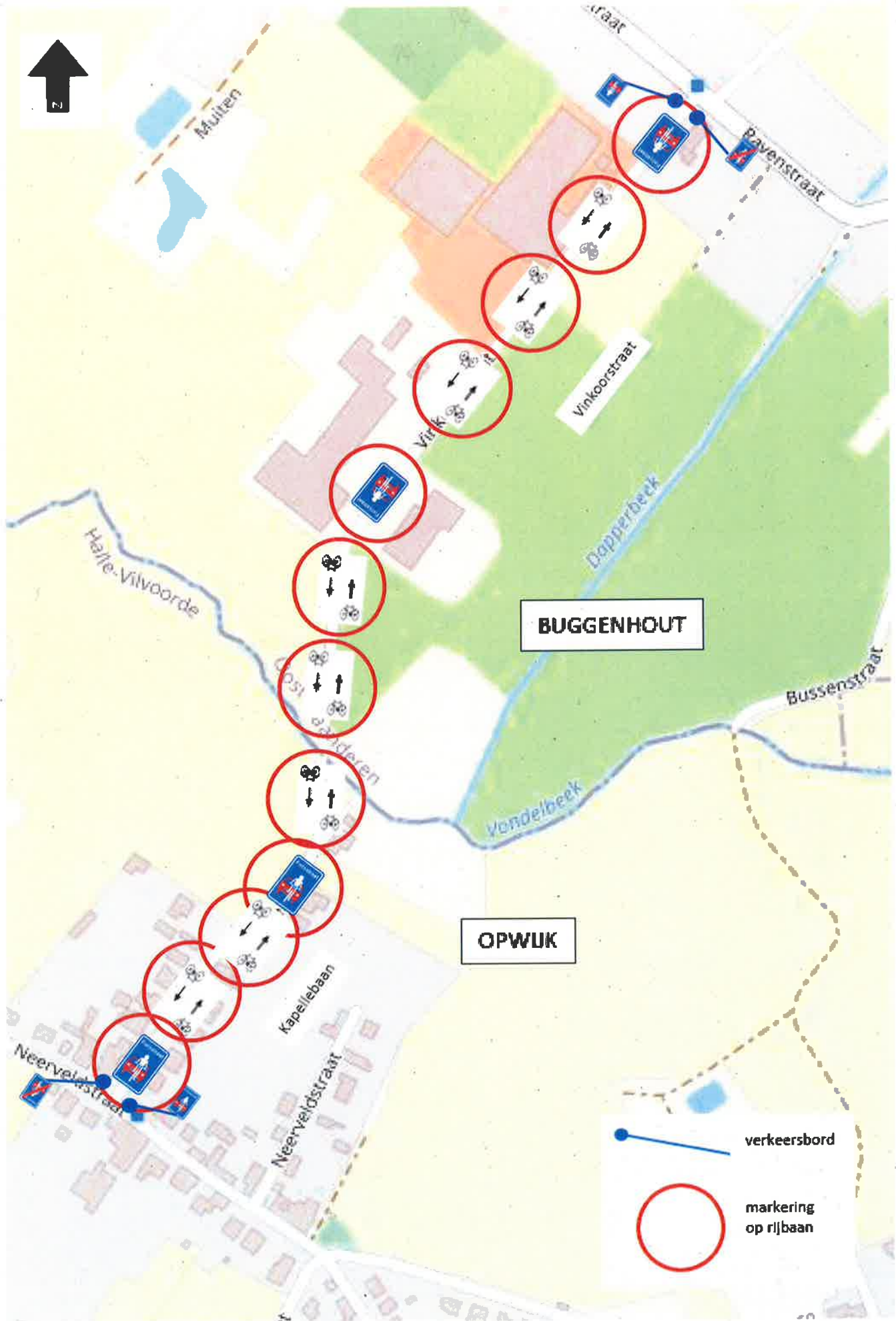




Gemeente Opwijk

N211 – Stwg op Vilvoorde thv huisnummer 234 (Bakkerij De Vos)











# Gemeente Opwijk

## N47 – Stwg op Dendermonde

Invoering max. 50km/u thv kruispunt Leirekensroute

