



Vlaanderen
is veilig onderweg

Doortrekking N171 in Rumst tussen N177 en Eikenstraat

Rapportage buurtatelier 21 oktober 2025

Inhoudstafel

Introductie

Context project	5
Waarom participatie?	5
Verloop Buurtatelier	6

Rapportage

Leeswijzer	9
Het ontwerp en mobiliteit	10
• Samenvatting	10
• Vragen en antwoorden	11
• Kaartmateriaal en opmerkingen - tafel I	14
• Kaartmateriaal en opmerkingen - tafel II	16
Water en ecologie	18
• Samenvatting	18
• Vragen en antwoorden	19
• Kaartmateriaal en opmerkingen	20
’t Boske	22
• Samenvatting	22
• Inspiratiebeelden	23

Introductie

Context

De Vlaamse overheid wil de Rupelregio beter aantakken op belangrijke verkeersaders van het hogere wegennet, de industrieterreinen vlotter ontsluiten en het sluipverkeer uit de dorpskernen van Rumst, Aartselaar en Boom weren. Dat gebeurt in drie grote fases, waarvan de eerste twee gerealiseerd zijn:

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

Om het sluipverkeer uit de woonwijken te houden, de doortochten van Rumst en Aartselaar te ontlasten van doorgaand sluipverkeer, en zwaar verkeer in het bijzonder, maakt het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) werk van de derde fase:

- **Fase 3:** de doortrekking van de N171 tussen N177 en de Eikenstraat (ter hoogte van AZ Heilige Familie) op de grens met Kontich en Rumst.

Wat en waarom?

De derde fase van het project moet vooral de **omliggende straten en woonwijken ontlasten van de hoge verkeersdruk** en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de woonkernen bevorderen. Daarnaast **verbindt de weg het stedelijk gebied rond Boom (Rumst, Niel, Aartselaar, Schelle) met het wegennet in oostelijke richting**. De Rupelstreek is namelijk in westelijke en zuidelijke richting moeilijk ontsluitbaar.

Veiligheid voor de actieve weggebruikers vormt een belangrijk aandachtspunt.

Door een vlotte verbinding voor auto- en vrachtverkeer aan te leggen, verbetert op lokale wegen de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers, net als de doorstroming voor het openbaar vervoer. Rond de nieuwe verbindingsweg leggen we een fiets- en voetgangersnetwerk aan om de kernen met elkaar te verbinden, maar ook om de verbinding te maken met het ziekenhuis, de scholen en lokale recreatiegebieden. Meer weten over het project? Neem een kijkje op de webpagina:

wegenenverkeer.be/doortrekkingN171

Waarom participatie?

Dit project kent een uitgebreide geschiedenis met diverse stappen om belanghebbenden te betrekken. Het Agentschap Wegen en Verkeer vindt het essentieel om goed te informeren en stakeholders pro-actief te betrekken bij het ontwerp. Dit doen we in één-op-één gesprekken alsook via verschillende kleinere (bv. het buurtatelier) en grotere momenten (bv. dialoogmarkten).

In deze fase werkt het studieteam het **doorstromingsalternatief** uit tot een uitvoerbaar ontwerp. Hierbij hoort het uitwerken van constructies, zoals bruggen en tunnels; fiets- en wandelvoorzieningen; ruimtelijke elementen (geluidschermen, bermen, groenzones, water...); maatregelen die de omgevingsimpact beperken (lucht, geluid, zicht, groen en biodiversiteit). Het studieteam houdt bij de uitwerking maximaal rekening met feedback die er gekomen is tijdens eerdere participatiemomenten, alsook vanuit het buurtatelier.

Als agentschap vinden we duidelijke en transparante verslaggeving over de gegeven input belangrijk. Het buurtatelier is een kans voor het geven van feedback en het identificeren van aandachtspunten voor het definitieve ontwerp. Op een volgend dialoogmoment - in het vroege voorjaar van 2026 in het Gildenhuis van Reet - geven we een update over wat er met de input is gedaan.

Verloop Buurtatelier

Op **21 oktober 2025** werd op de site van Chiro Aurora, 't Jefke en LSA het buurtatelier georganiseerd. Alle bewoners in de uitgebreide omgeving van 't Boske werden **persoonlijk uitgenodigd** met een huis-aan-huis flyer. Ook werd er opgeroepen tot deelname via een bericht op Hoplr door de gemeenten Rumst en Aartselaar. Het format van de bijeenkomst liet toe om in kleine groepen in de diepte te kunnen spreken over **het ontwerp**. Uiteindelijk ontvingen we ongeveer **80 deelnemers**.

Iedereen werd ontvangen aan het **onthaal**. Allereerst was er een **plenaire presentatie** met daarin uitleg over de huidige stand van zaken van de studie, de feedback vanuit het vorige dialoogmoment en hoe daarmee wordt omgegaan. Ook werd er ingegaan op de **burgerbevraging** over 't Boske die liep van augustus tot en met oktober 2025. Na de plenaire toelichting gingen we aan de slag in **groepen**. Aan het onthaal kregen deelnemers de eerste tafel toebedeeld, de tweede ronde mochten deelnemers zelf kiezen. Aan de tafels konden de deelnemers in gesprek gaan met de aanwezige experts. Zo konden zij vragen, bezorgdheden en suggesties achterlaten. Er waren vier tafels:

- het ontwerp en mobiliteit I
- het ontwerp en mobiliteit II
- Water en ecologie
- 't Boske

In deze rapportage vindt u de samenvattingen van elk van die tafels, het kaartmateriaal en vragen en opmerkingen terug.





Vlaanderen
is veilig onderweg

UITNODIGING
**Buurtatelier over de
doortrekking N171**
dinsdag 21 oktober 2025
van 19.00 tot 21.00 uur
Chiro Aurora, Salvialaan 41, Rumst

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

Rapportage

Leeswijzer

Alles wat gezegd is op het buurtatelier is zo volledig mogelijk genoteerd. Aan elke tafel werden de experts begeleid door een notulist. De notulisten schreven wat gezegd werd op. Deelnemers konden ook hun opmerkingen, over een specifieke locatie, achterlaten op sticker. In wat volgt zijn alle opmerkingen per tafel zo goed mogelijk:

- samengevat,
- vragen en antwoorden gebundeld,
- waar relevant zijn specifieke zaken aangeduid op de kaart.

Het ontwerp en mobiliteit

SAMENVATTING

Omwonenden hebben verschillende vragen, kansen en bezorgdheden geuit over de toekomstige N171, met een sterke focus op **geluid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid**. De **leefbaarheid** van de omliggende wijken wordt als grootste zorg benoemd. Bewoners vrezen met name een toename van **geluidsoverlast**. Ze vragen om **geluidswering** over het volledige traject, inclusief de Eikenstraat en Pierstraat. Een tunnel wordt als effectievere maatregel gezien dan bermen. Er wordt openheid gevraagd over de afweging die gemaakt is tussen een tunnel en overkapping, en waarom er uiteindelijk een overkapping is gekozen. De vraag leeft om de overkapping die in het ontwerp is opgenomen te verlengen. Een aantal deelnemers sturen aan op uitvoering van de werken en benadrukken de noodzaak van de weg.

Complex Eikenstraat

Rond het complex Eikenstraat zijn er vragen/opmerkingen over:

- de rijbewegingen,
- de noodzaak van verkeerslichten,
- het risico op lange wachtrijen,
- de bereikbaarheid van eigendommen,
- en de nood om waar nodig geluidswering te voorzien.

Ook de geplande verkeersknip voor auto- en vrachtverkeer in de Pierstraat (Kontich) roept vragen op: bewoners denken dat deze zich tussen N177 en Eikenstraat bevindt, terwijl het in werkelijkheid gaat om een knip richting Oever. Er is bezorgdheid over dat een knip lokaal tot méér (verkeers)druk kan leiden.

Verkeersstromen en bereikbaarheid

Bewoners vragen transparante info over toekomstige verkeersvolumes: waar komt meer en waar minder verkeer?

Daarnaast zijn er vragen over:

- ontsluitingsroutes vanuit de wijk Predikherenhoeve richting A12 en E19,
- de inzet van de N171 als omleidingsroute tijdens de werkzaamheden aan de A12,
- de drukte op de 's Herenbaan,
- het genereren van toekomstige verkeersvolumes door de nieuwe N171.

Snelheid, verkeersveiligheid en ontwerpkeuzes

Er wordt gevreesd dat de geplande snelheid van 70 km/u niet gerespecteerd zal worden. Men vraagt meer duidelijkheid over waar de weg verdiept is of opgehoogd wordt, en hoe dit de omgeving beïnvloedt.

Fiets- en wandelverbindingen

De ingetekende fietsverbindingen en de meerwaarde daarvan voor de wijk worden positief beoordeeld, met name:

- de fietstunnel richting P+R Kontich,
- de betere fietsveiligheid door voorziene verkeersknip aan de Horta in de Pierstraat (Kontich),
- de aansluiting richting Keizershoek.

Extra vragen en noden:

- een directere wandelverbinding tussen wijk en 't Boske,
- voldoende fijnmazige wandelroutes,
- een hondenlosloopweide.

Rotonde en verkeersafwikkeling

De bestaande rotonde ondervindt al problemen om de grote verkeersvolumes af te wikkelen. Bewoners vrezen dat extra verkeer deze situatie nog verder doet vastlopen. Extra rijstroken worden gesuggereerd.

Vragen en antwoorden

Vraag	Antwoord
Waarom is er gekozen voor een onderdoorgang in plaats van een tunnel? Waarom geen tunnel van begin tot einde van het tracé?	De onderdoorgang maakt deel uit van het doorstromingsalternatief uit het projectMER, dat als gekozen voorkeursalternatief verder wordt ontworpen. We lichten de afweging verder toe op de dialoogmarkt in het voorjaar van 2026. Dit is een afweging die in de projectMER is gemaakt.
Kan de onderdoorgang verlengd worden van 160 m tot 200 m?	Dit wordt bijkomend onderzocht.
Is het aan complex Eikenstraat nog mogelijk om alle rijbewegingen uit te voeren?	Ja, het aansluitingscomplex Eikenstraat is een volwaardig aansluitingscomplex met verkeersuitwisselingen in alle richtingen.
Waarom is een lichtenregeling nodig aan complex Eikenstraat? Gaan er lange wachtrijen ontstaan ter hoogte van complex Eikenstraat? Waarom een oversteek met lichten aan complex Eikenstraat als er een fietstunnel is?	De plaatsing van verkeerslichten op het op- en afrittencomplex 'Hollands Complex' Eikenstraat is noodzakelijk voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling te bekomen. De lichtenregeling kan maximaal conflictvrij worden ingesteld waardoor er veilig kan worden overgestoken door zowel de actieve weggebruiker als gemotoriseerd verkeer. De Eikenstraat en Pierstraat worden in de toekomst heraangelegd door de gemeenten met enkelrichtings-fietspaden aan beide zijden van de rijbaan. Door de aanwezigheid van de verkeerslichten op het op- en afrittencomplex worden er veilige gelijkgrondse oversteekplaatsen aangeboden worden voor fietsers en voetgangers in alle richtingen. Op die manier wordt er een veilig alternatief geboden voor fietsers die de omrijbeweging via de fietstunnel niet wensen te maken. De fietstunnel maakt deel uit van een quasi non-stop route in zuidwest/noordoost richting die de fietsbereikbaarheid in de regio vergroot.
Kunnen er geluidsschermen komen ter hoogte van het complex Eikenstraat?	Hier loopt onderzoek naar. We lichten dit toe op de dialoogmarkt in het vroege voorjaar van 2026.
Klopt het dat de Pierstraat geknipt wordt tussen N177 en Eikenstraat?	Het voorstel is om knip tussen complex Eikenstraat en Oever te voorzien.
Hoe ziet de toekomstige verkeerssituatie eruit? Waar meer verkeer, waar minder?	De aanleg van de N171 zal een grote afname van de verkeerstromen met zich meebrengen op de Pierstraat (aan beide zijden van A12) en in significante mate ook gevoelige afnames op Langlaarsesteenweg en Reetsesteenweg. Ook de Molenstraat in Reet en op het traject Boom-Terhagen-Rumst via Kapelstraat-Nieuwstraat zal er een verkeersreductie zijn door de aanleg van de N171. In de Eikenstraat wordt er een beperkte toename van het verkeer verwacht door een verschuiving van verkeerstromen omdat deze straat de verbinding maakt tussen centrum Reet (en verder richting Waarloos/Rumst/Boom) en het aansluitingscomplex Eikenstraat dat verkeer van en naar de doortrekking van de N171 zal afwikkelen.
Zal de verkeersdruk toenemen in de Pierstraat tussen complex Eikenstraat en Langlaarsesteenweg ?	In de directe omgeving wordt iets meer verkeer verwacht door de aantrekking van de aansluiting op de N171. Bestuurders kunnen zich via het complex op een vlotte manier verplaatsen richting N177/A12 en E19. Tegelijkertijd gebruiken minder bestuurders lokale parallelle wegen zoals Pierstraat, Molenstraat en 's Herenbaan omdat er via het complex Eikenstraat een betere ontsluiting wordt gecreëerd.
Waarom wordt een snelheid van 70 km/u gekozen en niet 50 km/u?	De N171 moet een vlottere verbinding worden dan de parallelle lokale wegen. De weg is gericht op doorgaand verkeer, maar is geenszins een autosnelweg.

Moet de A12 niet eerst heraangelegd worden voor de N171?	Er worden scenario's beschouwd waarbij de A12 nog niet is heraangelegd, en waardoor we dus kunnen inschatten wat de toekomstige verkeersdruk in dat geval zou zijn. Beide projecten dragen bij aan een verbeterde bereikbaarheid van de regio en hebben beide een noodzaak.
Kan er een directe wandelconnectie komen tussen wijk en 't Boske?	Er bestaan reeds directe wandelconnecties tussen de wijk en he 't Boske. Deze connecties blijven behouden en worden waar nodig hersteld bij de aanleg van de overkapping over de N171.
Hoe rijdt verkeer vanuit de wijk of omgeving in de toekomstige situatie naar A12 of E19?	Het ontwerp dat werd voorgesteld op het Buurtatelier bevat geen wijzigingen wat betreft buurtcirculatie vanuit de wijk van en naar de E19 of A12. De bereikbaarheid van de wijk blijft gegarandeerd en de bestaande routes blijven behouden.
Waar wordt de weg ingesleufd en waar komen bermen?	Alle details staan op het ontwerpplan dat werd voorgesteld. Dit werd toegelicht tijdens het buurtatelier en staat ook op de projectwebsite van AWW.
Hoe blijft de woonwijk bereikbaar? Wat zijn de ontsluitingsmogelijkheden vanuit Predikherenhoevestraat en het ASC op de Pierstraat?	De wijk Predikherenvelden blijft ontsloten via de Rozenlaan-Predikherenhoevestraat. Vanuit de Predikherenhoevestraat blijven de aansluitingen op de Pierstraat enerzijds en de 's Herenbaan anderzijds, behouden. Via de Pierstraat en 's Herenbaan kan worden aangesloten op de N177 en vervolgens op de N171. De N71 geeft rechtstreeks aansluiting op de E19.
Worden er op- en afritten voorzien aan de brug van de Predikherenhoevestraat?	Nee. Dit is onderdeel van het vastgesteld concept van het doorstromingsalternatief van waaruit wordt verdergewerkt.
Worden er oversteken voorzien aan het hollands aansluitingscomplex N171-Eikenstraat.	Er wordt een veilige gelijkgrondse fietsoversteek voorzien voor ter hoogte van het bovengronds lichtengeregeld kruispunt .
Zijn de op- en afritten definitief?	Ja. Dit maakt deel uit van het concept doorstromingsalternatief dat werd gekozen voor verdere uitwerking tot ontwerp.
De oversteek aan de Pierstraat richting Kontich is nu gevaarlijk: wordt dit veiliger?	Door de knip van de Pierstraat (op grondgebied Kontich) en het verleggen van het fietspad in de Pierstraat, worden de fietsers gedwongen om de veilige fietsoversteek ter hoogte van het kruispunt te nemen.
Is er een mogelijkheid om uit te wijken op de N171?	Ja, er komen redresseerstroken.
Voldoen 2x1 rijstroken als er werkzaamheden zijn aan de A12?	Omleidingsroutes van de A12 dient te gebeuren langs een autostrade dus eigenlijk R0 / R1 .
Hoe wordt geluid tegengegaan? Welke maatregelen zijn het meest effectief?	Er komen bermen en schermen waar nodig. We lichten de afweging verder toe op de dialoogmarkt in het voorjaar van 2026.
Waarom is er geen geluidsscherm voorzien aan de noordzijde van complex Eikenstraat?	Dit wordt nog verder bekeken.
Verkeer op rotonde verloopt nu al moeilijk: hoe kan hier extra verkeer verwerkt worden?	Hier gebeurt onderzoek naar. Er wordt bekeken welke aanpassingen nodig zijn om het kruispunt vlot te laten functioneren.
Is het mogelijk de locatie van de ecoduiker te wijzigen?	De locatie van de ecoduiker is gekoppeld aan de ligging van de waterloop. Dit wordt verder bekeken en antwoord volgt.

Het ontwerp en mobiliteit - tafel 1



	Discipline	Soort	opmerking
1	Mobiliteit	Kans	Participant ziet geen knelpunten en stuurt aan op start van de werken.
2	Mobiliteit	Suggestie	Knip Pierstraat thv 177 richting Niel.
3	Mobiliteit	Knelpunt	Verkeer loopt vast op de rotonde.
4	Ruimte	Suggestie	Rekening houden met het weggeluid voor de wijk Lindembos.
5	Mobiliteit	Goed	Prachtig fietspad.
6	Mobiliteit	Suggestie	50km/u ipv 70km/u.
7	Mobiliteit	Goed	Eindelijk realisatie, de N171 wordt doorgevoerd.
8	Ecologie	Kans	Extra bos
9	Ecologie	Kans	Extra bos
10	Mobiliteit	Suggestie	Op-en afrit school bijzonder onderwijs.
11	Mobiliteit	Kans	Fietsostrade
12	Mobiliteit	Knelpunt	Fietspad dicht op tuinen Leliënlaan. Fietspaden niet altijd veilig omwille van kiezelsteentjes. Graag bekijken.
13	Ecologie	Kans	Verbinden met natuur Reukens
14	Mobiliteit	Knelpunt	Weg ligt in agrarisch gebied, dit kan in uitvoering technische uitdagingen geven omwille van de geologie.
15	Ecologie	Suggestie	Extra bos
16	Mobiliteit	Suggestie	Trajectcontrole

Het ontwerp en mobiliteit - tafel 2



	Discipline	Soort	opmerking
1	Mobiliteit	Knelpunt	Vrees dat door verkeerslichten aan de Eikenstraat, mensen hun eigen oprit niet meer kunnen afrijden.
2	Mobiliteit	Knelpunt	Negatieve impact uitstoot auto's op leefbaarheid (thv verkeerslichten Eikenstraat). Vrees dat ze hun ramen niet meer kunnen openzetten door schadelijke uitstoot.
3	Mobiliteit	Positief	Fietsostrade Boom - Kontich & P&R
4	Mobiliteit	Positief	Dat de Pierstraat waarschijnlijk rustiger wordt.
5	Mobiliteit	Positief	De doortrekking is een evenwichtig, goed doordacht project dat de levenskwaliteit voor veel mensen zal verhogen.
6	Mobiliteit	Suggestie	Fietsontsluiting naar het zuiden voor woningen ten noorden van 't Stalleke. Barrière door doortrekking.
7	Mobiliteit	Positief	Ontsluiting richting E19 = perfect, ontsluiting richting A12 moeilijk -> te veel lichten op A12
8	Geluid	Knelpunt	Niet alleen geluidsschermen aan de wijk, denk aan alle bewoners.
9	Algemeen	Kansen	Ik zie nergens kansen.
10	Mobiliteit	Suggestie	200 meter overkapping ivp 160.
11	Geluid	Knelpunt	Geluidsschermen aan tunnelmond zijn nodig.
12	Mobiliteit	Knelpunt	Snelheid max 50 km/u, anders te veel geluid.
13	Mobiliteit	Knelpunt	Teveel lawaai, langere tunnel nodig.
14	mobiliteit	Suggestie	Hoeveel jaar zullen we als buurt last van hebben tijdens de uitvoering?
15	Algemeen	Knelpunt	Ik zie overal knelpunten.

16	Mobiliteit/Geluid	Knelpunt	Snelheid & geluid verharding & milieu, waardevol groen verdwijnt.
17	Mobiliteit	Kansen	Tunnel langer maken.
18	Mobiliteit	Knelpunt	Wat met lokaal verkeer? Hebben we iets aan die weg? Als bewoner? Speelruimte is weg.
19	Mobiliteit	Knelpunt	N171 ligt te veel op maaiveldniveau.
20	Mobiliteit	knelpunt	Wat tijdens de werken? Waar kunnen kinderen dan spelen?
21	Mobiliteit	knelpunt	Maar 1 voetgangersoversteek tussen Frederikherenhoevestraat en Eikenstraat.
22	Mobiliteit	knelpunt	Speelruimte tijdens de werken?
23	Mobiliteit	kansen	Compensatie voor de extra verharding?
24	Mobiliteit	kansen	Nog een goed fietspad voorzien vanaf Niel tot aan het begin van het nieuwe fietspad.
25	Mobiliteit	Knelpunt	Vervuiling leefbaarheid door geluidshinder
26	Mobiliteit	kansen	Verdiepte ligging N171 verder doortrekken.
27	Mobiliteit	Knelpunt	Gaat het fietspad veilig genoeg zijn om ook 's nachts er te willen/durven fietsen?
28	Mobiliteit	Positief	Fietsnetwerk, maar dat kan ook zonder weg toch (cfr. voetweg ten zuiden van fietsverbinding).
29	Mobiliteit	Knelpunt	Voldoende verlicht fietspad? Aangenaam om in het donker te fietsen?
30	Mobiliteit	Kansen	Veel bladhoudende bomen langs het traject voor geluidsdemping en uitzicht.

Water en ecologie

SAMENVATTING

De opmerkingen en vragen gaan vooral over **boscompensatie, ecologie, waterhuishouding** en **de inpassing van de weg en fietsinfrastructuur** in een kwetsbaar gebied.

Boscompensatie

De groen gearceerde zones (zie kaart) zijn **zoekzones voor boscompensatie**. Voor 't Boske geldt een hoge compensatiefactor (X3), dat betekent dat wat er gekapt wordt x 3 terug moet worden geplant. De donkergroene arcering (zie kaart) verwijst naar het herstel van houtkanten (kleine struiken) langs de oude spoorwegberm, dit zijn ecologische verbindingen o.a. belangrijk voor vleermuisroutes.

Bewoners stellen veel vragen over de **haalbaarheid van de bebossing**:

- hoeveel van deze zones écht bebost kunnen worden,
- of voldoende gronden kunnen worden verworven,
- of landbouwgronden moeten worden herbestemd,
- wie het toekomstige bos gaat beheren (mogelijke rol voor Natuurpunt wordt benoemd).

Bewoners vragen ook om de **boscompensatie snel te starten** en de **kap in 't Boske zo laat** mogelijk te plannen. De deelnemende omwonenden stellen een concrete **quick-win** voor: het perceel van Igean achter de Varenlaan snel aankopen.

Ecologie

Er is vraag naar ecologische verbindingen, vooral tussen **De Reukens** en 't Boske. Er moet aandacht zijn voor het **behoud van roofvogelhabitat** en voor het gebruik van groenblijvende beplanting voor visuele buffering en eventueel geluidsreductie. Op de overkapping moeten **speelzone, ecoduct en fietsoversteek** goed op elkaar worden afgestemd.

Waterhuishouding

Veel bewoners wijzen op **drassige, waterzieke gronden**, hoge grondwaterstanden en natte zones in winterperiodes. Meerdere locaties zijn watergevoelig. Ten noorden van de projectzone komt er in de herfst in de Varenloop sterke stroming voor; de provincie werkt afwaarts aan verbeteringen van de Varenloop. AWV verduidelijkt dat infiltratiebekkens en grachten standaard zijn in Vlaanderen.

Belangrijke watergerelateerde bekommernissen:

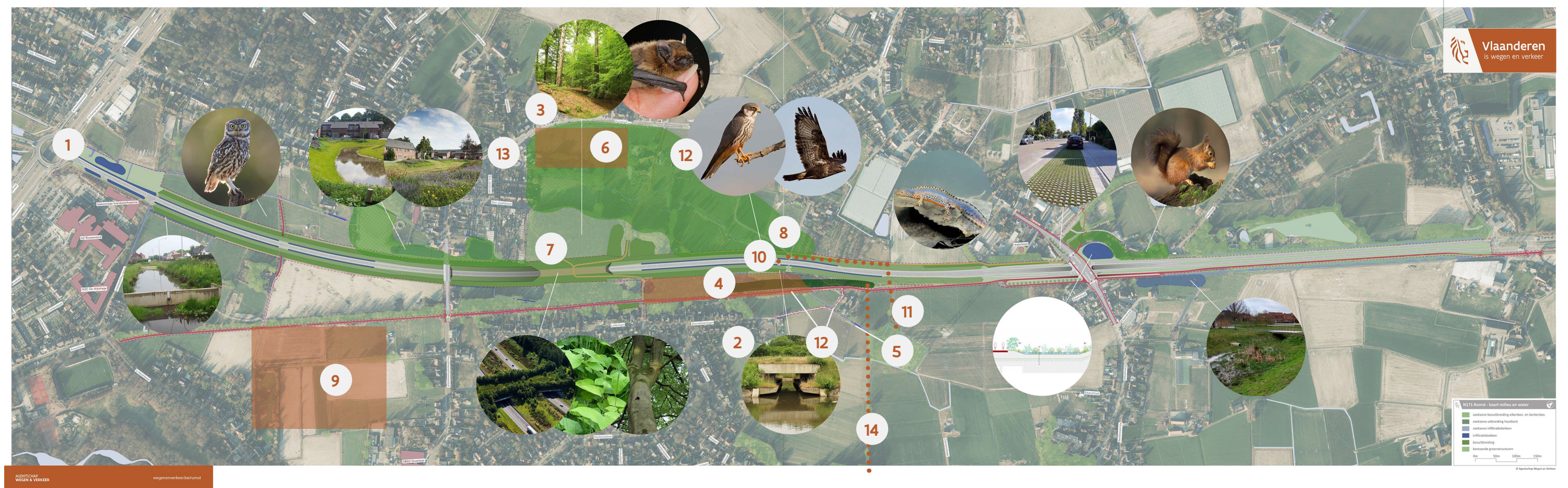
- het **fietspad** mag niet onder water komen te staan,
- de **Varenloop** kruist op meerdere plekken de infrastructuur.

De huidige ligging van de **ecoduiker aan de Varenloop** zorgt ervoor dat de weg verhoogd moet liggen nabij de Zonnebloemlaan, wat bezorgdheden oproept over zicht- en geluidshinder. Bewoners vragen of de ecoduiker oostwaarts kan worden verschoven zodat de weg **over de hele wijk verdiept kan blijven**.

Vragen en antwoorden

Vraag	Antwoord
Kan boscompensatie aansluiten op natuurgebied De Reukens?	Momenteel is deze optie nog niet bekeken, maar dit wordt meegenomen in toekomstige overwegingen. Op dit moment wordt ingezet op versterking van de boskern 't Boske.
Is locatie 4 watergevoelig. Is ze geschikt voor amfibieën?	Deze locatie is minder aangewezen voor amfibieën gezien de (toekomstig) boshabitat in de nabijheid. Meer oostelijk gelegen gebied lijkt dan meer opportuun.
Kan langs de Varenloop gewerkt worden met waterminnende bomen?	De soortensamenstelling van dit onderdeel is nog niet afgeklopt. We nemen de opmerking mee.
Wie zal het bos beheren na aanplant? (mogelijke rol Natuurpunt)	Dit moet nog afgestemd worden met de juiste partijen.
Kan habitat van roofvogels behouden blijven?	Het habitat van de aanwezige roofvogelsoorten zal invloed ondervinden door het aantasten van bepaalde boszones. Dit effect kan niet vermeden worden. Zo kan er dus niet uitgesloten worden dat de huidige broedparen niet terugkeren. Binnen het project wordt wel het mogelijke gedaan om onnodige negatieve effecten tegen te gaan en compenserende maatregelen te nemen waar mogelijk. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de komende periode.
Kunnen groenblijvende planten/bomen voorzien worden op bermen voor jaar rond visueel en geluiddempend effect?	Dit wordt nog verder bekeken in het ontwerp en op basis van geluidsonderzoek.
Hoe kunnen ecoduct, fietsoversteek en speelzone gecombineerd worden op de overkapping (locatie 7)?	Om verstoring te reduceren wordt ingezet op zo min mogelijk lichtverstoring en wordt gedacht om in de westelijke zone (zowel ecoduct, aanloop ecoduct als boshabitat) zoveel mogelijk recreatie te weren en fauna en flora de nodige rust en ruimte te geven.
Kan de ecoduiker/Varenloop worden verplaatst zodat de weg verdiept kan blijven aan de Zonnebloemlaan?	Dit zal verder worden bekeken bij het uitwerken van het ontwerp.

Water en ecologie



	Discipline	Soort	opmerking
1	Mobiliteit	Knelpunt	Rotonde aan A12 bij aansluiting N171 moet veel meer verkeer aankunnen dan nu (bezorgdheid meerdere bewoners).
2	Ecologie	Kans	Er staat een veld te koop vlakbij het project, zou daar eventuele boscompensatie op kunnen gebeuren? (Zou in bezit zijn van IGEAN en/of gemeente Boom nu).
3	Ecologie	Kans	Bekijken van deze zone om een ecologische link te maken tussen gebied de Reukens (ten noorden van de Pierstraat, in Aartselaar) en 't Boske (https://www.natuurenbos.be/natuurgebieden/de-reukens).
4	Ecologie/water	Kans	Watergevoelig gebied, mogelijk potentieel voor amfibieën?
4	Water	Knelpunt	Zeer nat gebied in de winter, op verschillende plaatsen poelen van 20 cm diep met eenden. Te zien dat fietspad hier niet onder water komt. 't Boske kan in de winter zeer drassig zijn, er blijven dan soms wekenlang grote plassen in het bos staan. Graag opletten met de aanleg van het fietspad dat het ontwerpniveau hoger is dan de grondwaterstand of deze plassen, zodat men in de winter niet door het water moet fietsen.
5	Ecologie	Kans	Werken met waterminnende bomen langs de Varenloop.
6	Ecologie	Vraag	Zeer grote zoekzone voor boscompensatie, veel vragen over onteigeningen die nodig zullen zijn, gebruik in bestaande toestand die wegvalt (bv schapenboer op locatie 6).
7	Ecologie	Knelpunt	Overkapping te gebruiken voor speelzone maar ook ecoduct en fietsoversteek, zien dat hier een harmonie gecreëerd wordt tussen al deze functies.
8	Ecologie	Suggestie	Bestaande habitat van de roofvogels hier te behouden.
9	Water	Aandachtspunt	Meerdere bewoners bevestigen wat we in de grondwatermetingen zien: 's winters kan het grondwater soms zeer hoog staan, het gebied rond 't Boske is drassig. Zeer moerrassig en watergevoelig gebied rond en in projectzone, bv aan locatie 9 en 4.
10	Water	Kans	Varenloop ecoduiker: momenteel ligt het verhoogde deel weg nog langs een deel bewoning van de Zonnebloemlaan. De verhoogde ligging is oa nodig om de ecoduiker op de huidige loop van de Varenloop te plaatsen, waarvoor er dus boven het maaiveld gewerkt moet worden. Die verhoogde ligging hier geeft zorgen naar mogelijke geluidsoverlast en zichtoverlast. Vandaar dat er wordt gevraagd om de ecoduiker, en dus de loop van de Varenloop, naar het oosten te verplaatsen (locatie 11) zodat ter hoogte van de wijk de verdiepte ligging nog wel kan. Een vraag: zou de doorsteek van de Varenloop onder de N171 niet opgeschoven kunnen worden richting het noordoosten zodat de weg langer (t.e.m. Zonnebloemlaan) en de verdiepte ligging kan blijven?
11	Water	Kans	Zie punt 10
12	Water	Aandachtspunt	Binnen project N171 kruist de Varenloop ook het fietspad en de ontsluiting van 't Stalleke. Te zien dat hier ook de kruising kan met bv dek-op-oever.
13	Water	Aandachtspunt	Hier komt in de herfst zeer veel stroming door. Dit gaf geen wateroverlast, maar persoon van Natuurpunt vond dit wel opvallend veel stroming. Dit is vermoedelijk de Varenloop die hier langs stroomt, waarbij de provincie een project heeft om deze afwaarts te verbeteren (van de riolering te halen, betere afwatering naar afwaartse waterloop voorzien...).
14	Water	Aandachtspunt	Afwatering hele gebied zit op Varenloop aangesloten.
Algemeen	Ecologie	Kans	Kunnen er op de groenbermen langs de rijweg (deels) groenblijvende planten/bomen voorzien worden? Want bladverliezende bomen zijn minder mooi voor het zicht gedurende de helft van het jaar en houden misschien ook minder geluid tegen?
Algemeen	Ecologie	Vraag	Boscompensatie: vraag of er bij uitvoering kan gelet worden dat de kap van het bos zo laat mogelijk gebeurt (zo lang mogelijk bos behouden). En of boscompensatie al niet sneller dan uitvoering project zelf kan opgestart worden, aangezien bomen veel tijd nodig hebben om te groeien (pas volgroeid bos binnen 50 jaar, dus hoe sneller planten hoe beter). Dit laatste hangt wel ook af van de onteigeningsprocedure en boscompensatie-oefening.
Algemeen	Ecologie	Vraag	Boscompensatie: is de verwerving van al die extra gronden voor boscompensatie wel realistisch? Zal het wel lukken om zoveel terrein aan te kopen en komt het bos er echt?
Algemeen	Ecologie	Vraag	Hoeveel procent van de zoekzone voor boscompensatie zal uiteindelijk effectief volledig bebost worden?
Algemeen	Ecologie	Vraag	Als er bebost wordt in landbouwgebied, moet dit dan gebeuren door middel van een RUP?
Algemeen	Ecologie	Vraag	Vraag over beheer van het nieuwe bos: een bewoner opperde dat als dit Natuurpunt wordt, dat zij dan rechten hebben om de omringende percelen op te kopen en dat dit gebied op termijn een groot natuurgebied kan worden.

‘t Boske

SAMENVATTING

Wanneer bewoners gevraagd wordt wat zij het belangrijkste vinden voor de toekomst van ‘t Boske, komt vooral het **speelaspect en de uitbreiding van het bos** naar voren. Door de geplande overkapping ontstaat opnieuw één geheel, waardoor mensen ‘t Boske **kunnen blijven gebruiken, maar ook de ecologische verbinding wordt direct hersteld**. Wadi's worden gezien als een goed idee, zowel voor speelmogelijkheden als voor natuur. Veel bewoners benadrukken dat het speelelement van het bos voor hen centraal moet staan. De jeugdbeweging wijst erop dat het voormalige voetbalterrein, dat zij als speelweide gebruiken, grotendeels verdwijnt door de aanleg van de nieuwe weg. Daarom vragen zij een **nieuwe speelweide**, eventueel te integreren in de boscompensatie door een open plek te voorzien.

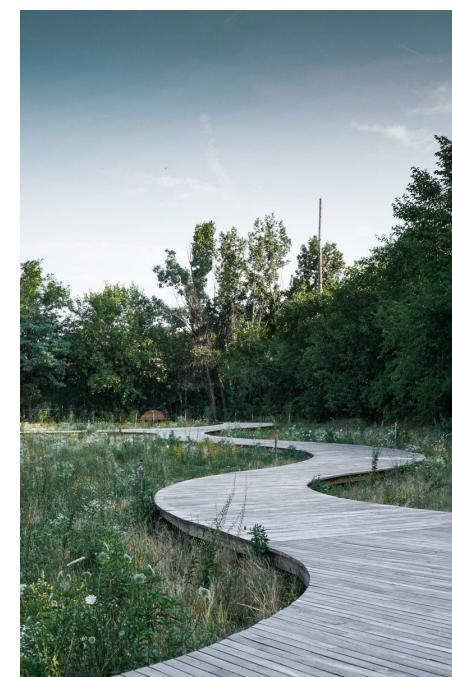
Wel vragen bewoners om **afsluitingen/bescherming aan de tunnelmonden**, onder meer om te voorkomen dat ballen of andere voorwerpen op de weg terechtkomen. De overkapping wordt ook gezien als een **geluidsbuffer**, zowel om het geluid van de weg te dempen als om geluid van spelende kinderen richting woonwijk te temperen.

Er bestaan bezorgdheden rond het **geluid van brommers** op het toekomstige fietspad en rond geluid in het algemeen, zoals lawaai van wegverharding, geluid van motoren dat onder de overkapping weerkaatst en te snel rijdend verkeer. Enkele bewoners vragen waarom er geen **lange tunnel** wordt aangelegd of waarom **meerdere overkappingen** niet mogelijk zijn.

Daarnaast komen verschillende ideeën naar voren, zoals het voorzien van een **rustplaats voor fietsers** langs het fietspad en natuurlijke speelelementen zoals bloemenweides en bomen. Een andere groep bewoners geeft aan dat het fietspad volgens hen **te dicht bij hun achtertuin** komt te liggen, wat aanleiding geeft tot bezorgdheid over geluid en privacy.

Tot slot worden ook sociaal-educatieve elementen genoemd, zoals het houden van **verteluurts voor kleuters**, wat aangeeft dat bewoners ‘t Boske zien als een plek met brede maatschappelijke waarde.

Bij de tafel rond 't Boske werd gevraagd naar een mogelijke invulling van de overkapping en de terreinen daarrond. Er werden inspiratiebeelden getoond, die de deelnemers konden selecteren en stemmen. Hieronder vindt u de meest gekozen inspiratiebeelden.





meer info op:
wegenverkeer.be/doortrekkingN171