



Vlaanderen  
is veilig onderweg

# Welkom op de dialoogmarkt over de doortrekking van de N171 in Rumst





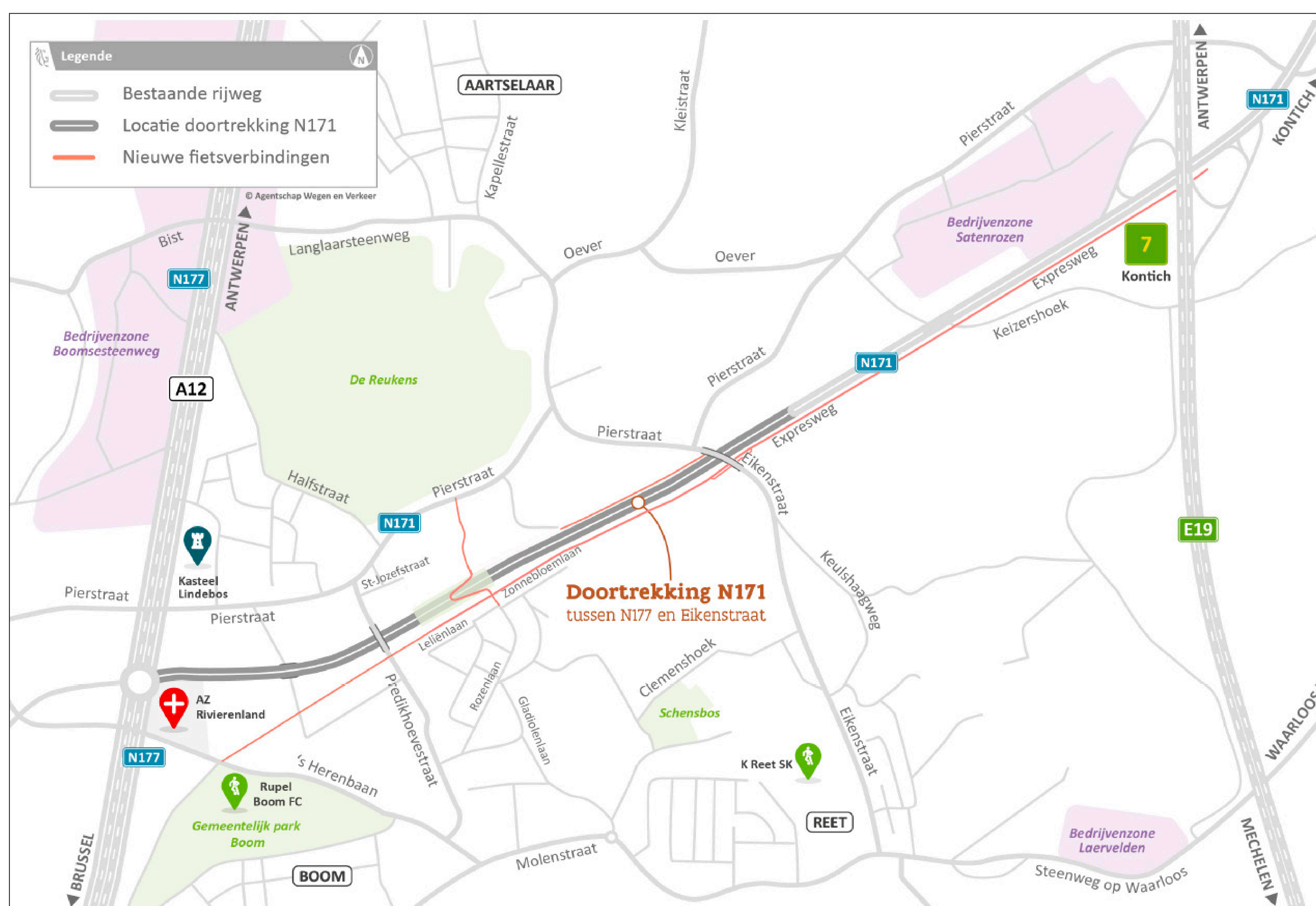
# Een volwaardige N171

De Vlaamse overheid wil de Rupelregio beter laten 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.  
De eerste twee zijn al uitgevoerd:

- **Fase 1** – 2008 – aanleg van de rotonde N171 boven de A12.
- **Fase 2** – 2015 – ‘De Banaan’ tussen het industrieterrein van Niel en de N177.

- Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) maakt nu werk van **fase 3**: de doortrekking van de N171 tussen de rotonde boven de A12 (ter hoogte van AZ Rivierenland) tot aan de Eikenstraat op de grens met Kontich.





# Waarom de N171 doortrekken?

Vandaag rijdt veel doorgaand en zwaar verkeer door woonstraten en dorpskernen in Rumst, Aartselaar en Boom. De bestaande woonstraten zijn niet geschikt om dit verkeer te verwerken en het maakt de omgeving onveilig. Het is er gevaarlijk voor fietsers en er is veel geluidshinder.

De doortrekking van de N171 pakt deze problemen structureel aan. Een nieuwe verbindingsweg voor doorgaand verkeer bundelt verkeersstromen en haalt heel wat verkeer weg uit de woonwijken. De nieuwe verbindingsweg zal een vlotte verbinding worden zonder onderbrekingen door kruispunten of rotondes.

Tegelijk leggen we ook een nieuw fietspad aan ten zuiden van de N171. Zo ontstaat een veilig alternatief voor fietsers.

## Een regionale weg

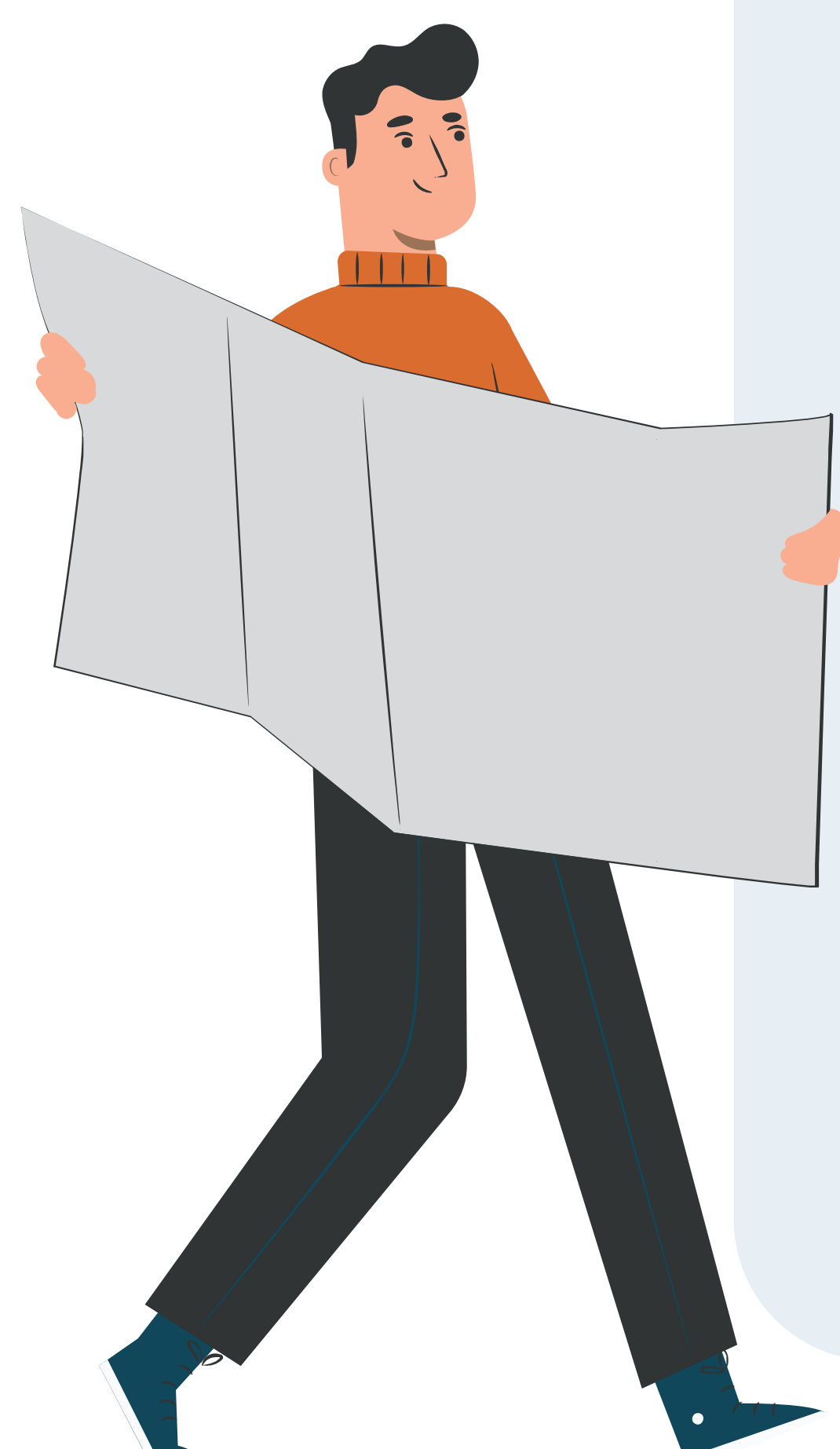
De N171 wordt geen autosnelweg, maar een regionale ontsluitingsweg die doorgaand verkeer veilig en vlot afwikkelt. Het is niet de bedoeling om de N171 te laten functioneren als verbindingsweg tussen de A12 en de E19. Daarvoor dienen de Ring van Antwerpen (R1) en de Ring van Brussel (R0). We voorzien geen op- en afritten tussen de N171/N177 en de A12 bij de rotondebruggen.



fileproblematiek in de Pierstraat in Aartselaar



# Van voorbereidend traject naar concreet voorontwerp



## Studiewerk en participatie

De afgelopen jaren werd heel wat studiewerk verricht voor de doortrekking van de N171 en een eerste ontwerp werd opgesteld. De impact van het ontwerp op de omgeving werd onderzocht in 2019-2021 (via een project-MER). Het onderzoeksteam bestudeerde grondig de effecten van de nieuwe verbindingsweg op mens en milieu. Tijdens deze studiefase gingen we meermaals in gesprek met de buurt tijdens luister- en expresdagen.

## Keuze voor vlotte doorstroming

Er lagen drie verkeersoplossingen op tafel. Het zogenaamde 'doorstromingsalternatief' werd bekrachtigd door de toenmalige minister in de zomer van 2023. Het gekozen alternatief wikkelt het verkeer veilig en vlot af via ongelijkvloerse kruispunten.

## Uittekenen van de verkeersoplossing

Het project kende in het voorjaar van 2025 een doorstart. AWV stelde het studie bureau Arcadis aan om het "doorstromingsalternatief" technisch uit te werken. Het ontwerp bevat niet alleen een nieuwe weg maar ook bruggen, een overkapping en fietstunnels. Daarnaast werkt het studieteam ook fietsvoorzieningen en ruimtelijke elementen verder uit. We mikken op de zomer van 2026 om het voorontwerp af te werken, om dit vervolgens in het najaar van 2026 voor te stellen aan het brede publiek.

## Verwervingen

Er werden reeds gronden aangekocht om de plannen te kunnen uitvoeren. In een aantal zones is bijkomende ruimte nodig. Voor sommige gronden zijn de gesprekken nog bezig. Als het voorontwerp volledig af is, wordt het duidelijk welke gronden er nog precies nodig zijn om de infrastructuur aan te leggen. Dan brengen we onmiddellijk de eigenaars op de hoogte en gaan we (opnieuw) in gesprek om een overeenkomst te bereiken.

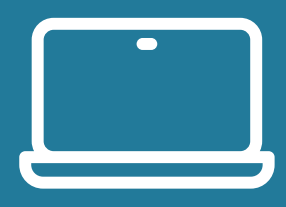


# Blijf op de hoogte!

**We bedanken je voor je aanwezigheid, vragen, suggesties en betrokkenheid.**

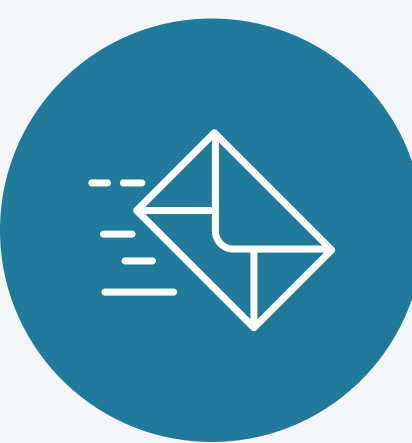
In alle stappen van de doortrekking van de N171 gaan we in dialoog met de buurt en andere betrokkenen. Op basis van de input die we vandaag verzamelen, gaan we verder aan de slag met het voorontwerp en tekenen we het gedetailleerder uit.

Wil je op de hoogte blijven? Dat kan op verschillende manieren.



Bezoek de **website** van het Agentschap Wegen en Verkeer om steeds de meest recente informatie na te lezen.

[wegenverkeer.be/doortrekkingN171](https://wegenverkeer.be/doortrekkingN171)



Schrijf je in voor de **nieuwsbrief** via de **projectwebsite**.



Stel je vraag aan het projectteam via de **N171-mailbox**.

[N171@wegenverkeer.be](mailto:N171@wegenverkeer.be)



Volg de Hoplr-kanalen van Rumst of Aartselaar en hou hun infobladen in de gaten.

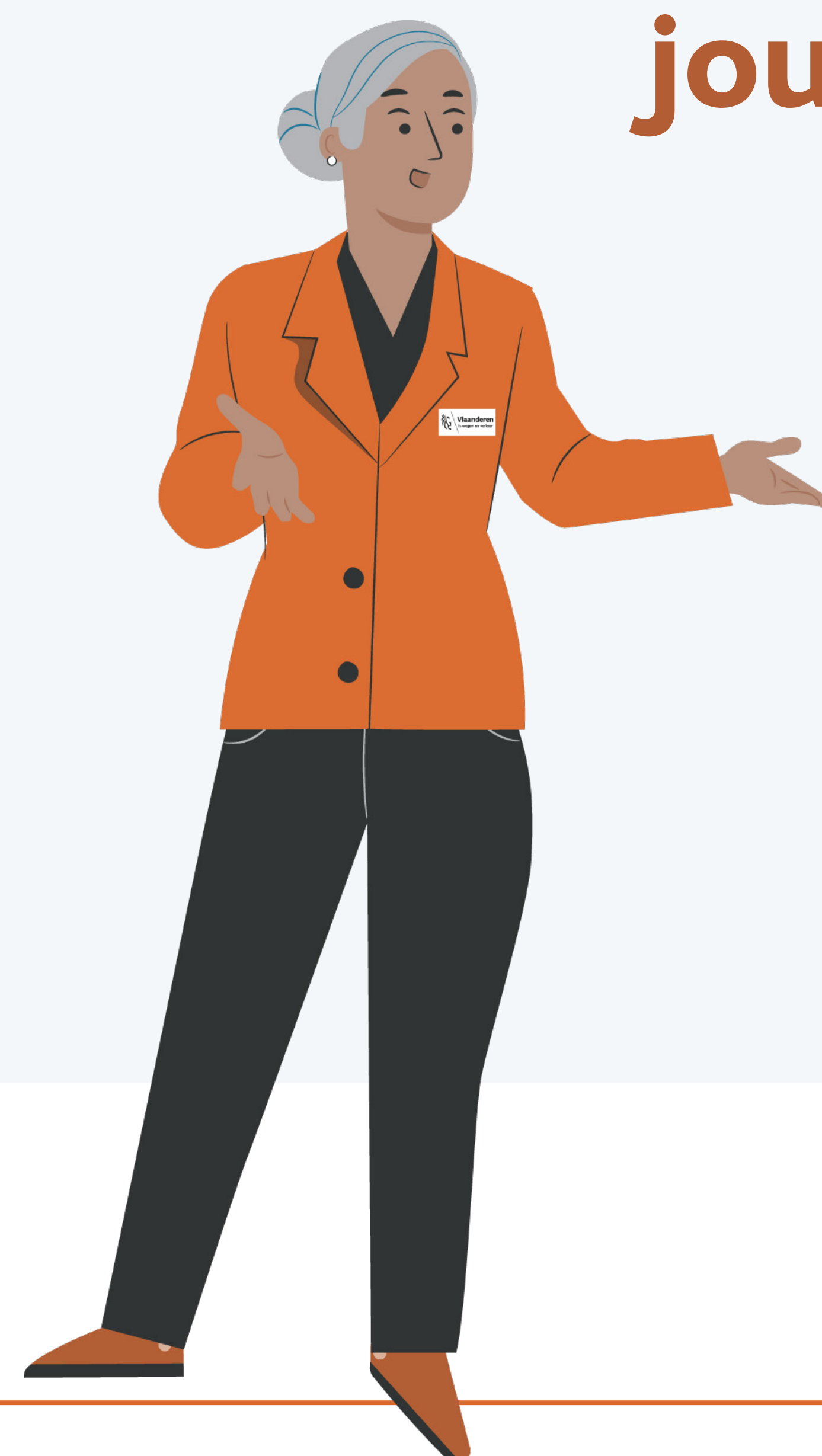
**Hoplr Rumst**

<https://www.hoplr.com/gemeente/rumst>

**Hoplr Aartselaar**

<https://www.hoplr.com/gemeente/aartselaar>

**Bedankt voor  
jouw bezoek!**





# Hoe gaan we om met de bomen?

**Een nieuwe weg neemt ruimte in en de aanleg heeft impact op aanwezige vegetaties en biotopen. We proberen de impact te beperken waar mogelijk. Dit door de infrastructuur zo compact mogelijk te ontwerpen.**

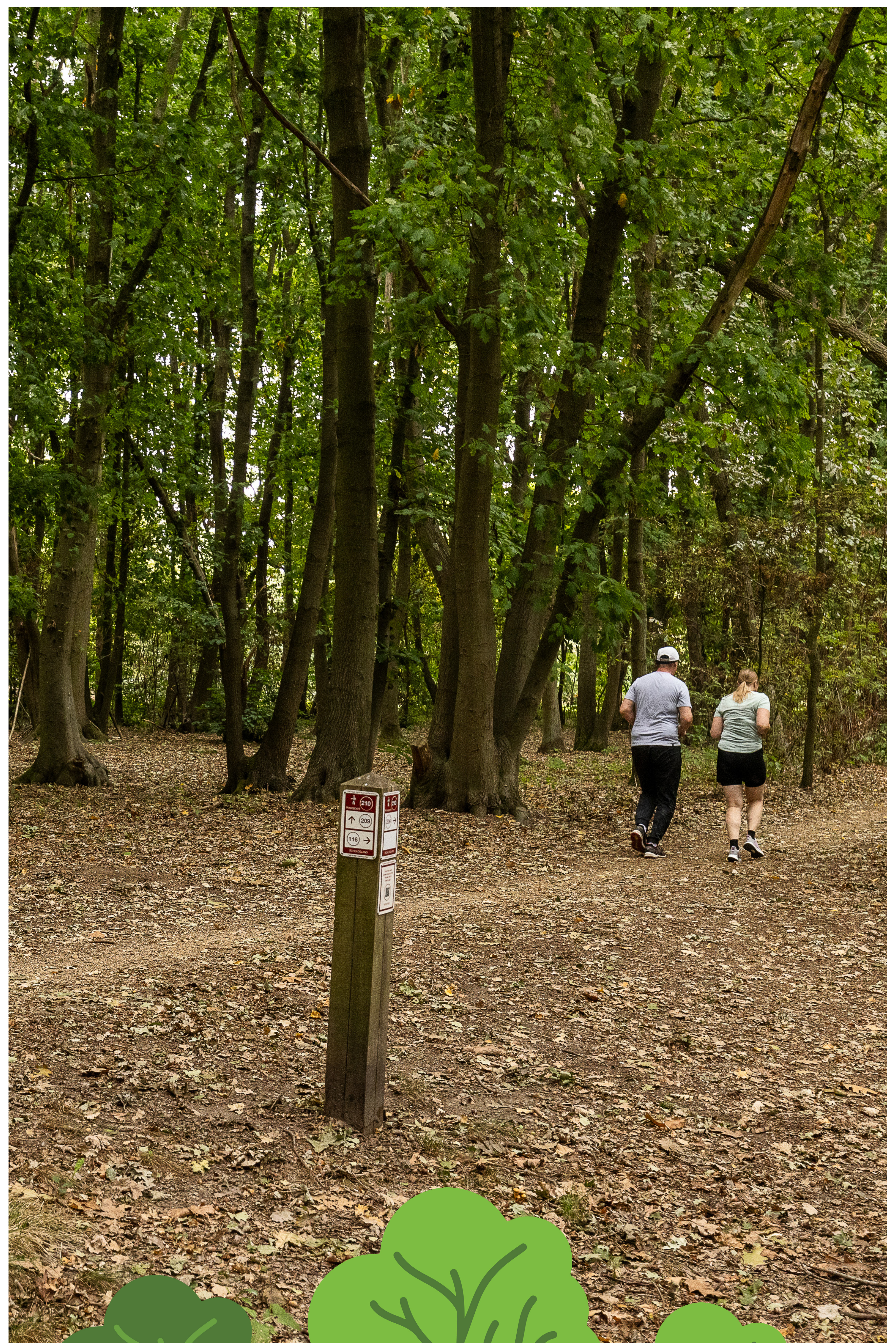
## Waar komen de nieuwe bomen?

We onderzoeken verschillende pistes.

- het Boske uitbreiden in noordoostelijke richting
- de houtkant langs de oude spoorwegberm versterken
- extra bos aanplanten in het gebied De Reukens

We plannen gesprekken met eigenaars van gronden om te bekijken waar we kunnen aanplanten. Mochten we niet tot een akkoord komen, dan moeten we verder in de ruime regio zoeken.

Het nieuw aangeplant bos zal tijd nodig hebben om te groeien en zal zo op termijn de bestaande bosstructuren versterken. Vlaanderen bouwt daarom garanties in, gecompenseerd bos mag niet opnieuw verdwijnen in de eerstvolgende jaren. De compenserende bebossing moet minstens 25 jaar in stand worden gehouden volgens het door Agentschap Natuur en Bos goedgekeurd beplantingsplan.





# Hoe gaan we om met de bomen?

De doortrekking van de N171 heeft een impact op de directe omgeving en het bestaande groen. Delen van 't Boske en het groen errond maken plaats voor de aanleg van de nieuwe weg en de overkapping. In het volledige projectgebied moet 3,9 hectare bos plaats maken voor de weg. Ter hoogte van 't Boske komt een overkapping over de weg van 200 meter lengte. Op deze manier willen we 't Boske verbonden houden en passages voor mensen en dieren mogelijk maken.

## Bos compenseren\*

Vlaanderen legt regels op voor boscompensatie: wie bos kapt, is verplicht nieuw bos aan te planten. Afhankelijk van de biologische waarde van het bestaande bos, moet er nul, één, twee of drie keer de oppervlakte worden heraangeplant. Vijf hectare wordt terug bebost. De meeste plekken in dit projectgebied vallen onder factor twee.



\* We zoeken geschikte percelen in de omgeving van de N171 om boscompensatie te realiseren. Heeft u interesse? Contacteer ons!





# Hoe gaan we om met flora en fauna?

De reservatiestrook van de N171 ligt al jaren onaangeroerd, fauna en flora hebben zich er in de tussentijd ontwikkeld.

't Boske, de oude spoorwegberm en het open landschap vormen een mozaïek van planten- en diersoorten. Er leven onder andere broedvogels, vleermuizen en verscheidene kleine zoogdieren en amfibieën.

Bij de herbebossing zetten we daarom in op een gevarieerd landschap voor al deze soorten: bos, houtkanten, open zones en overgangsgebieden.

## Dieren alle kansen geven

We zorgen ervoor dat dieren zich veilig kunnen verplaatsen tussen leefgebieden na aanleg van de weg. Concreet onderzoeken we:

- Ecopassage op de overkapping aan 't Boske
- Ecoduikers aan waterlopen voor waterdieren met looprichels voor kleine landdieren
- Ecotunnels voor kleine landdieren gecombineerd met amfibietunnels
- Herstel kleine landschapselementen zoals bomenrijen en houtkanten
- Boombruggen en opgaande vegetatie



voorbeeld 'ecoduker'



voorbeeld 'ecotunnel'



voorbeeld 'amfibietunnel'

## Licht en geluid temperen

We houden rekening met nachtdieren bij het kiezen van de verlichting.

Diersoorten zijn ook vaak gevoelig voor geluid. Zij zullen ook de voordelen ondervinden van de voorziene geluidschermen en de groene bermen die er komen.



rode eekhoorn

zomereik

kerkuil

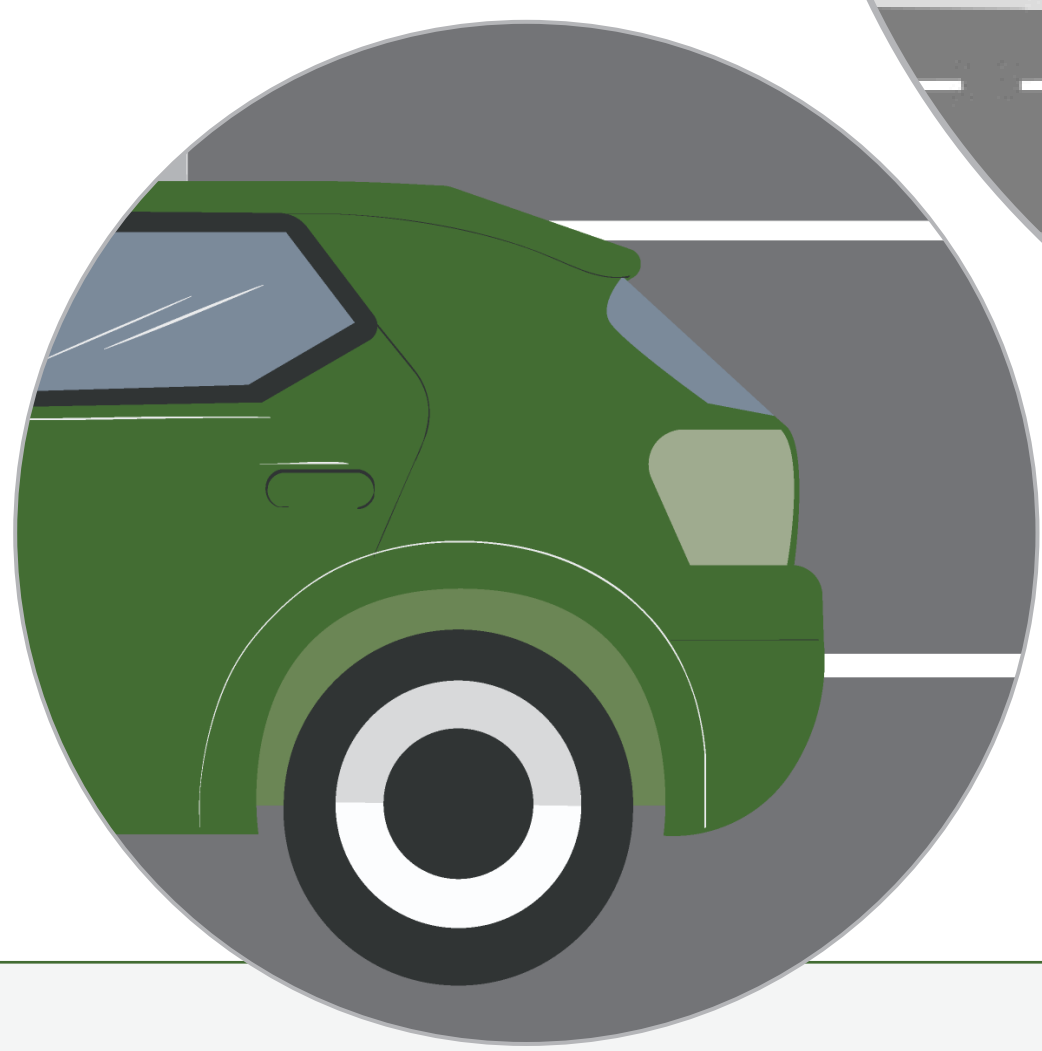
alpensalamander

gewone dwergvleermuis



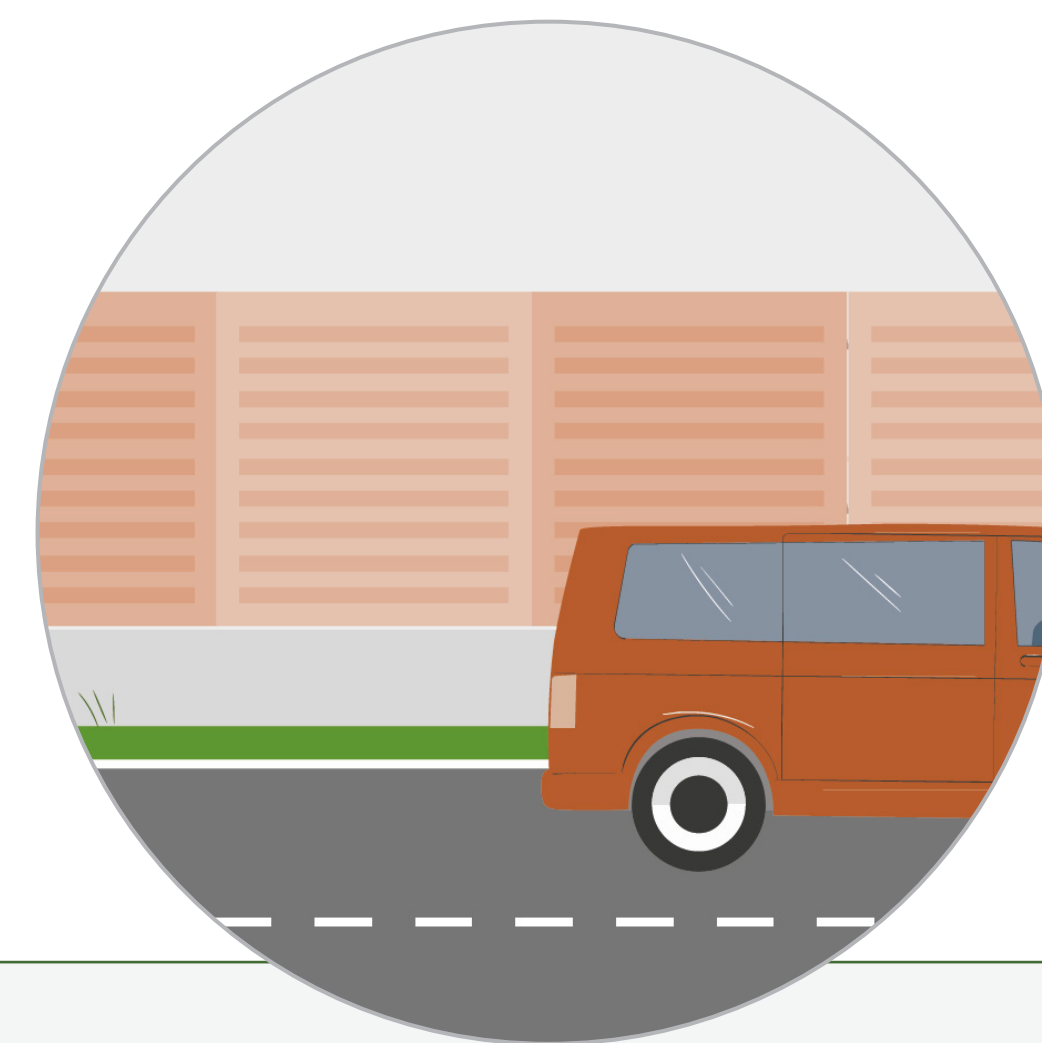


# Basisprincipes geluid



**Verkeersgeluid komt niet alleen van motoren, maar ook van de banden die over het wegdek rollen.**

Precies daar maakt een geluidsarmere wegverharding het verschil. Geluidsarmere wegverharding kan bijvoorbeeld een fijnere structuur hebben, waardoor het rolgeluid vermindert.

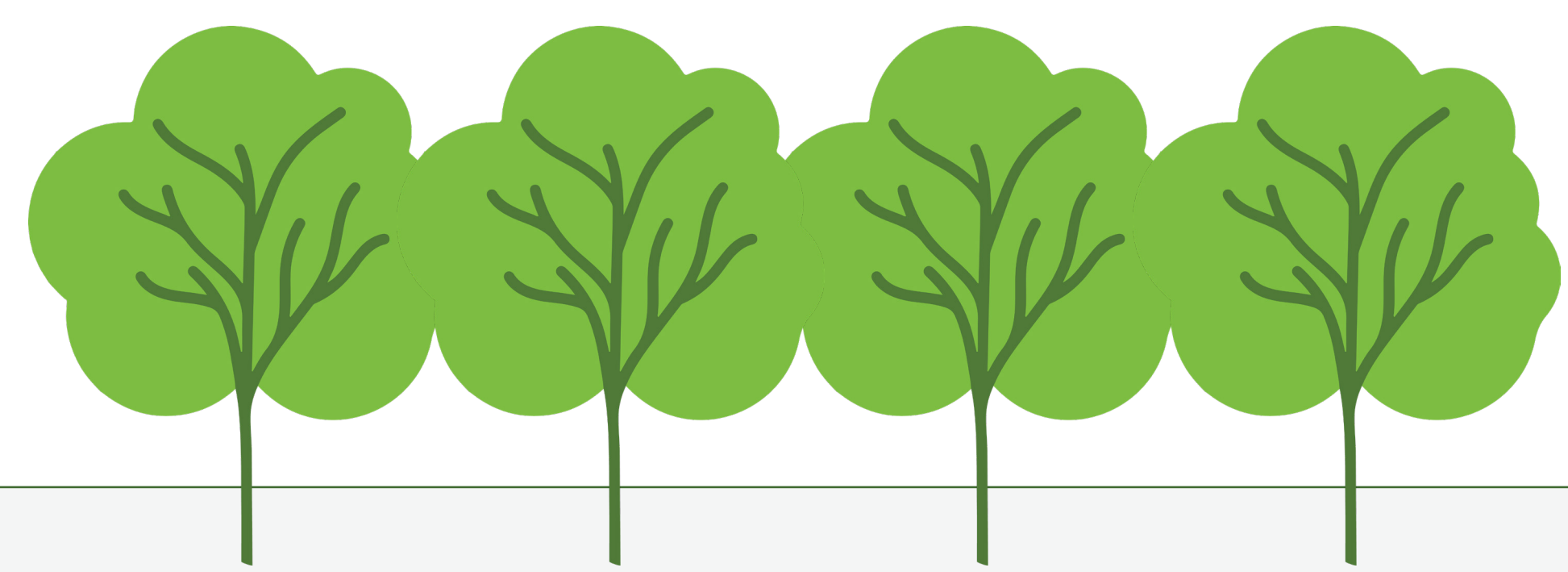


**Een geluidswerende constructie zoals een geluidsscherm of grondberm heeft enkel vlakbij een effect, en na een bepaalde afstand niet meer.**

Vanaf 250 meter achter het geluidsscherm ervaar je geen dempend effect meer. Vanaf die afstand bepaalt het weer (wind, temperatuur) vooral hoe het geluid zich gedraagt.

**De vorm van de overkappingsmond heeft nauwelijks effect op geluid.**

Aan de in- en uitgang van de overkapping kan het verkeersgeluid weerkaatsen. Geluidsabsorberende panelen tegen de overkappingswanden vermijden dat probleem. De vorm van de overkappingsmond heeft nauwelijks effect.



**Een rij bomen geeft een gevoel van geluidsbescherming, maar vermindert het geluid niet.**

Het horen van het 'ruisen van de bomen' en de visuele barrière die bomen geven, spelen een positieve rol in onze beleving van geluid. Maar ze houden het geluid niet tegen. Enkel een heel dicht bos van minstens 100 meter diep zorgt voor een vermindering van ca. 5 decibel.



# Hoe ziet de doortrekking van de N171 eruit?

## De nieuwe weg

- De N171 krijgt **één rijstrook** per rijrichting.
- Er is bewust gekozen om **géén middenberm** te voorzien. Dat zou extra ruimte opsloppen én mensen sneller doen rijden op de weg.
- Naast de rijstroken komt langs elke kant een **uitwijkstrook in grasdallen**. Die stroken zijn 1,20 meter breed en zorgen ervoor dat verkeer kan uitwijken voor de hulpdiensten.
- **Fietsers** krijgen een veilige parallelle verbinding ten zuiden van de N171. Voetgangers kunnen ook van die verbinding gebruikmaken. Fietsers en voetgangers krijgen geen plaats op de nieuwe N171, die weg is alleen voor gemotoriseerd verkeer.

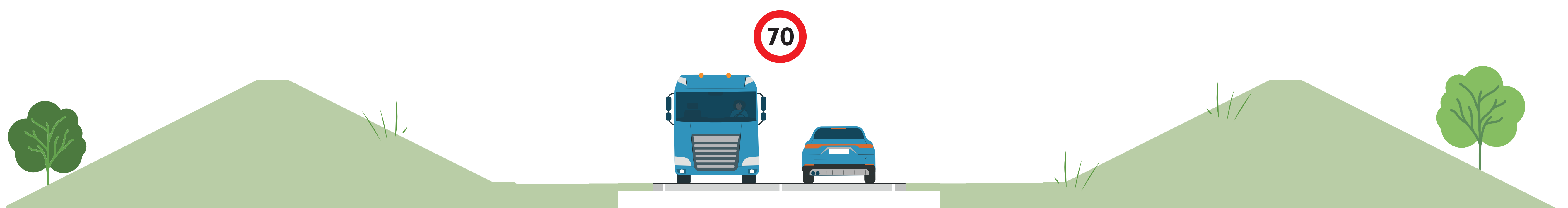
## Hoe snel mag je rijden op de weg?

### Niet te traag

Op de N171 mag je 70 km/u rijden. De nieuwe weg moet niet alleen een vlotter alternatief zijn dan lokale woonstraten, ze moet ook sluipverkeer in de woonwijken tegengaan. Mocht je bijvoorbeeld maar 50 km/u mogen rijden op de N171, dan zouden veel chauffeurs toch nog een sluipteggen zoeken.

### Niet te snel

De N171 wordt geen autosnelweg. Hij verbindt verkeer uit de Rupelregio met de N177 aan de westzijde en de N171 richting Kontich aan de oostzijde. Een hogere snelheid dan 70 km/u zou de impact op de omgeving naar lucht, geluid en dergelijke meer doen toenemen.





# Nieuwe veilige fietsroute

Er komt een nieuwe fietsroute evenwijdig met de N171. De huidige versnipperde en vaak onveilige fietsroutes tussen Boom en Kontich worden vervangen door een bovenlokale fietsverbinding. Er komt een vrijliggend fietspad, volledig gescheiden van de rijbaan. Handig en een pak veiliger voor wie met de fiets naar het werk of naar school rijdt.

## Ten zuiden

In het vorige ontwerp, dat getoond werd op de dialoogmarkt in 2024, bevond de fietsroute zich nog deels in het noorden van de N171. Extra studiewerk wijst uit dat de fietsroute beter volledig in het zuiden ligt en ook verder wordt verbonden richting Keizershoek. Zo ontstaat een logische verbinding tussen Boom en Kontich. Bovendien kunnen de wijken vlot aantakken. Vanaf Keizershoek zal het in de toekomst ook mogelijk worden om richting Park + Ride Kontich te fietsen.

