



Doortrekking N171 in Rumst tussen N177 en Eikenstraat Verslag **dialogmarkt** 12 maart 2026

Inhoudstafel

Introductie

Algemeen	5
Het project en zijn fases	5
Wat en waarom?	5

Rapportage

Leeswijzer	7
Ontwerp	9
• Kaart Segment 1	10
• Vraag & antwoord segment 1	11
• Kaart Segment 2	12
• Vraag & antwoord segment 2	13
• Kaart Segment 3	18
• Vraag & antwoord segment 3	19
Mobiliteit	23
• Kaart Mobiliteit	24
• Vraag & antwoord mobiliteit	25
• Algemene vragen mobiliteit	26
Ecologie en water	29
• Kaart Natuur en water	30
• Vraag & antwoord natuur & water	31
Geluid	33
• Kaart Geluid	34
• Vraag & antwoord geluid	35

Contact

Blijf op de hoogte!
Alle informatie over het project vind je via
www.wegenenverkeer.be/doortrekkingN171

Vragen?
Contacteer ons via
n171@wegenenverkeer.be

Introductie



Algemeen

Op donderdag 12 maart vond in het Gildenhuis in Reet de dialoogmarkt rond de doortrekking van de N171 in Rumst plaats. Omwonenden en andere geïnteresseerden konden er dieper in de plannen duiken. Het projectteam gidste de aanwezigen door het meest recente ontwerp en ging uitgebreid in gesprek met wie vragen of kritische bemerkingen had.

De focus van de dialoogmarkt lag op het meest recente ontwerp van de doortrekking. Vier verschillende thema's (ontwerp, mobiliteit, geluid en natuur) belichtten alle aspecten van de getoonde plannen. Ze dienden als logische leidraad om de informatie over te brengen en het gesprek op gang te trekken. Een kans waar bijna 300 bezoekers gretig gebruik van maakten. Meer dan 25 leden van het projectteam stonden klaar om iedereen mee te nemen in de details van de plannen.

Het project en zijn fases

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 (zwaar) verkeer, 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 Rivierenland) 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 te ontsluiten.

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 projectpagina: www.wegenenverkeer.be/doortrekkingN171



Rapportage

Leeswijzer

Alles wat gezegd is op de dialoogmarkt is zo volledig mogelijk genoteerd. In elke thematische hoek werden notities genomen. In wat volgt zijn alle vragen, opmerkingen en gesprekken per hoek zo goed mogelijk:

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

Ontwerp

Een groot deel van de bezoekers ziet de noodzaak van het project en geeft aan dat de weg een verbetering zou betekenen voor de verkeersleefbaarheid in de omgeving. Ook waren er complimenten over het verbeterde ontwerp ten opzichte van enkele jaren geleden. Enkele bezoekers twijfelen of de doortrekking van de N171 wel in verhouding staat tot het probleem dat ze moet oplossen.

Bewoners stellen vragen over de **ruimtelijke inpassing** van het ontwerp en de impact op specifieke huizen en percelen. Een terugkerend thema is de vraag naar meer ingrijpende ontwerp oplossingen om de impact van de weg te beperken, zoals een langere, diepere of meerdere overkappingen (bijvoorbeeld richting Eikenstraat en voorbij de Zonnebloemlaan). Bewoners koppelen dit expliciet aan het behoud van uitzicht, leefkwaliteit en afscherming van de wijk. Het studieteam bekijkt of de overkapping nog langer kan, maar geeft aan geen tunnel te ontwerpen vanwege de grote impact. De N171 doorsnijdt 't Boske en deelt het op in twee delen. Om de ruimtelijke versnippering van dit waardevol groengebied tegen te gaan en te herstellen, wordt de N171 ter hoogte van 't Boske overkapt.

Er leven meerdere vragen over de **inrichting van fiets- en wandelverbindingen**. Bewoners vragen zich af of bestaande paden (zoals tussen de Sint-Jozefstraat en de Leliënlaan) behouden en verbeterd kunnen worden. Het studieteam geeft aan dat bestaande verbindingen weer worden aangesloten. Voor het verbeteren van paden die buiten de projectzone liggen, is de Gemeente Rumst aan zet.

Er worden ook concrete vragen gesteld over **specifieke elementen van het ontwerp**, zoals de uitrit aan de brandweerkazerne, de betekenis van specifieke ontwerpelementen (zoals het roodbruine pad langs bermen), en de wens om pechhavens te voorzien. Daarnaast is er aandacht voor **de kwaliteit en duurzaamheid van het ontwerp**, bijvoorbeeld met betrekking tot het gebruik van materialen voor de uitvoering van het ontwerp, het behoud van groen en houtkanten en de inrichting van waterlopen. Ook wordt gewezen op historische elementen (zoals de loop van de Boom-Nielse Scheibeeck) die mogelijk relevant zijn voor het ontwerp.

Tot slot komen ook **verwachtingen en twijfels** naar voren, sommige bewoners vragen om zekerheid dat voorziene maatregelen zoals geluidswallen en -schermen effectief gerealiseerd zullen worden. Het studieteam bevestigt dat de maatregelen die voorgesteld zijn mee ingediend moeten worden met de omgevingsvergunning, en dus zeker gerealiseerd moeten worden binnen het project.

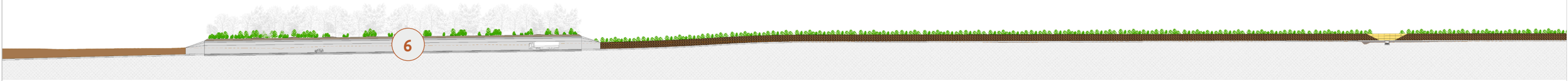
Ontwerp – kaart segment 1



Vraag & antwoord

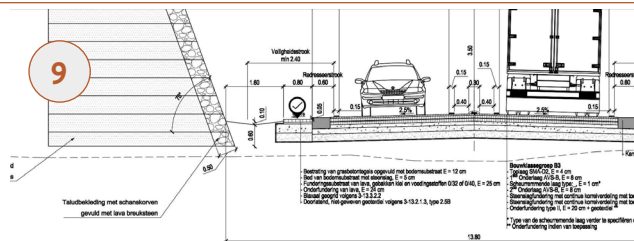
#	Vraag	Antwoord
1	Plaatsing bufferbekken is niet ideaal om landbouwers en pachters hun nodige ruimte te geven.	Bedankt voor het uiten van deze bezorgdheid, er wordt persoonlijk contact opgenomen. Het ontwerp werd aangepast zodat dit bufferbekken komt te vervallen.
2	Pachters zijn niet op de hoogte van fietspad over hun perceel.	Bedankt voor het uiten van deze bezorgdheid, er wordt persoonlijk contact opgenomen.
3	Kan het bredere fietspad aan voetweg 31 doorgetrokken worden tot op de Pierstraat?	Het fietspad doortrekken tot op de Pierstraat ligt buiten de scope van het project, maar kan wel voorgelegd worden aan de gemeente Rumst.
4	Zal de uitrit van de brandweer ook gebruikt worden door ziekenhuisverkeer?	De uitrit is exclusief voorbehouden voor de brandweer. In een latere fase kunnen mogelijk ook de spoeddiensten van het ziekenhuis hiervan gebruik maken. De personeels- en bezoekersparking van het ziekenhuis blijft toegankelijk via de N177 Boomsesteenweg en de 's Herenbaan.

Ontwerp – kaart segment 2

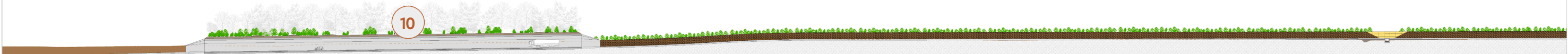


Vraag & antwoord

#	Vraag	Antwoord
1	Kan er een tweede overkapping komen? Zo blijft de lengte per overkapping beperkt tot het maximum opdat het geheel geen tunnel wordt.	In theorie kan dit. De keuze voor de huidige overkapping is er vanuit ecologisch oogpunt, om de natuur terug te verbinden na de aanleg van de weg. De belangrijkste geluidswerende maatregel naar de woonwijk toe is het voorzien van grondbermen. Een extra overkapping vereist meer innames en geeft een grotere verstoring van het landschap. Dit is dus niet per se beter dan de voorziene grondbermen.
2	Dit bestaande pad wordt veel gebruikt door fietsers vanuit de Sint-Jozefstraat richting Leliënlaan. Als het regent staan hier veel plassen. Kan dit pad verhard worden?	Het is niet de bedoeling om bestaande onverharde paden extra te verharderen. Met de verbinding via de Predikherenhoevestraat en het nieuwe fietspad is er een zeer goed alternatief.
3	Dit is vandaag een pad dat door fietsers wordt gebruikt om vanuit de Sint-Jozefstraat naar de Leliënlaan te rijden. Kan dit nog gebruikt worden?	Het pad zal worden aangesloten op het fietspad over de overkapping. De hellingsgraad zal echter te steil zijn om comfortabel op te fietsen, wandelen kan wel. In de Predikherenhoevestraat komt er een comfortabel fietspad die de verbinding met de wijk zal maken.
4	Waarom wordt de bestaande voetweg niet gebruikt als fietspad? Dan moet er geen verharding naast de waardevolle houtkant aangelegd worden en zijn er geen innames.	Het doel is om met het fietspad een zo comfortabel en direct mogelijke verbinding te realiseren, zonder omwegen. In de huidige situatie is het namelijk vaak zoeken naar de juiste wegen. Wij overwegen de bestaande weg om een duidelijk, 'leesbare' route aan te leggen.
5	Er wordt een vraag gesteld over de belijning op de kaart. Meer specifiek naar de bruine lijn die naast de talud loopt.	Naast de grondbermen wordt een pad voorzien voor onderhoud en landbouwverkeer. Aan de noordkant hebben we in deze zone een wandelpad voorzien dat het bos verbindt met de bestaande paden in het oosten.
6	Kan de overkapping nog dieper uitgevoerd worden, zoals aan de Predikherenhoevestraat?	Het huidig ontwerp vormt een goede balans tussen gronduitgraving, verhoging en oversteekbaarheid. Het is belangrijk dat we de gronden die we uitgraven ook binnen het project verwerken. Het uitgraven en verwerken van extra grond heeft ook een aanzienlijke invloed op de kosten. Door het dieper leggen zal de bouwput ook groter worden en dus de impact op 't Boske groter zijn. Bouwtechnisch gezien is het haalbaar, maar wel complex (bijv. waterbeheer, grotere constructie, lichtinval,...) terwijl het in verhouding weinig meerwaarde heeft qua geluidsdemping en barrièrewerking voor de omwonenden. De hoge grondwaterstand maakt het ook complex om dieper uit te graven, bij dieper graven komt er een enorme waterdruk op de constructie.
7	Kunnen er meer wandelpaden aangelegd worden die de weggefallen verbindingen vervangen? Bijvoorbeeld langs de Varenloop.	Er wordt niet extra ingezet op de aanleg van nieuwe wandelpaden binnen het project. Dit kan wel besproken worden met de gemeente Rumst.
8	Omwonenden vragen of er een garantie is dat al deze geluidswallen en -schermen er daadwerkelijk komen en dat dit geen valse belofte is.	De geluidswallen en -schermen zijn noodzakelijk om geluidsimpact van het project tegen te gaan. Ze zijn onderdeel van de verplichtingen die worden opgelegd vanuit het milieueffectenrapport (MER) en dus het minimum dat voorzien zal worden. Verder wordt alle uitgegraven grond ingezet binnen het project, waardoor grondwallen naar verwachting hoger en langer zullen worden dan wat het MER oplegt. Wat nu op de plannen aangeduid staat geeft een goed beeld van wat er zal worden voorzien in het ontwerp en waarvoor een vergunning zal worden aangevraagd.
9	Omwonenden uit de buurt maken zich zorgen over de hoeveelheid geluid die auto's die over grasdallen rijden, zullen maken. De omwonenden wonen nu al langs een weg met grasdallen en liggen wakker van het lawaai van auto's die aan hoge snelheid over die ribbels rijden.	De N171 is breed en er is in normale omstandigheden geen reden om zo ver uit te wijken. Dit is enkel het geval bij filevorming, om hulpdiensten door te laten. Bedankt voor de opmerking, de grasdallen worden in het ontwerp vervangen door een ander type van verharding.



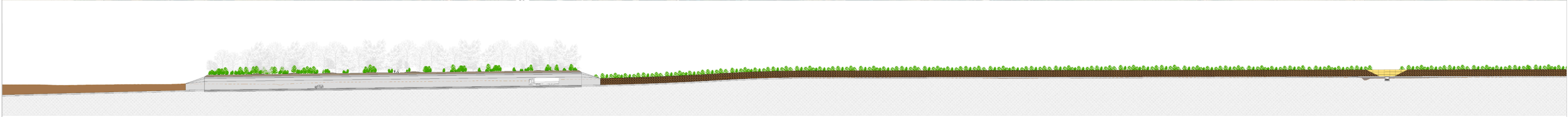
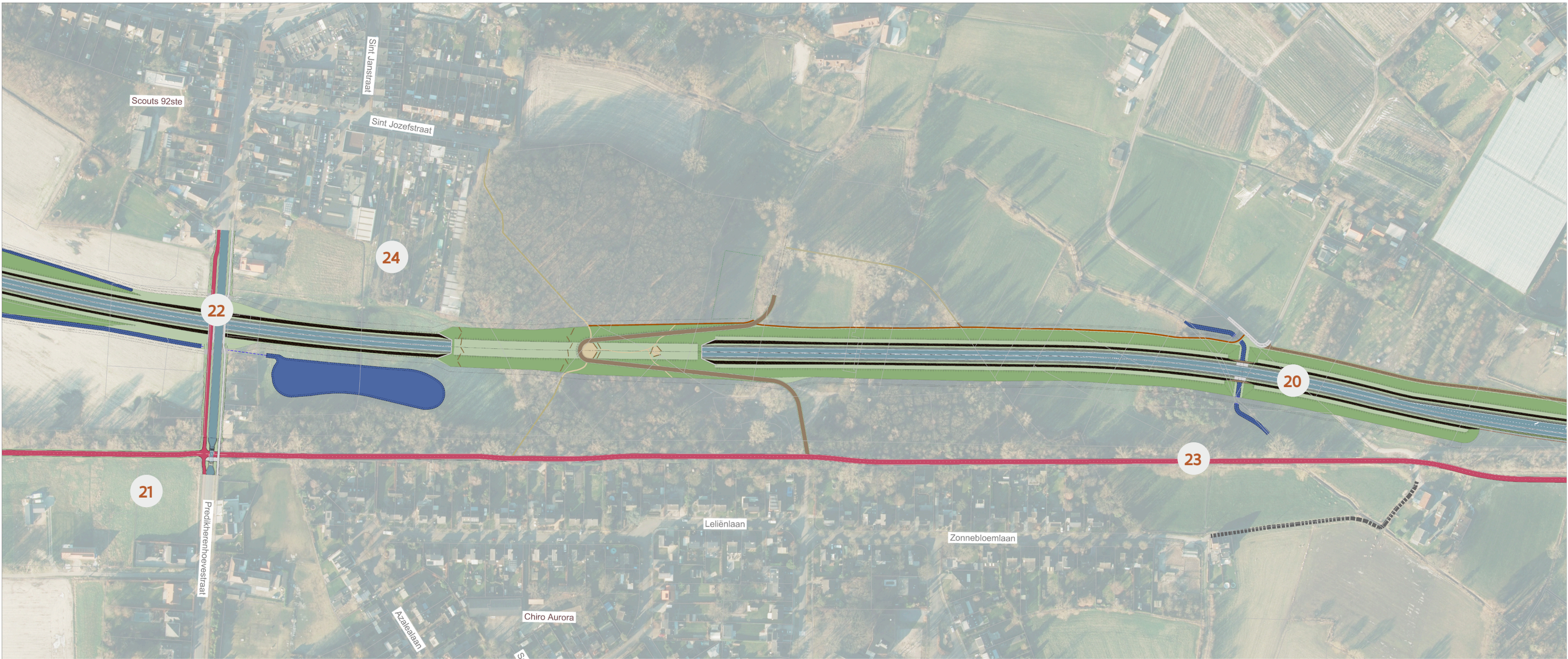
Ontwerp – kaart segment 2



Vraag & antwoord

#	Vraag	Antwoord
10	Kan de overkapping langer gemaakt worden in de richting van de Eikenstraat, zodat er meer afscherming is voor de wijk?	De maximale lengte bedraagt 249 m. Vanaf 250 m gelden de voorschriften voor tunnelveiligheid en komen we in een heel andere orde van ontwerp en prijsklasse. De lengte van de overkapping is nu afgestemd op de ecologische verbinding. Een langere overkapping heeft in verhouding geen meerwaarde naar geluidsdemping aangezien de verdiepte ligging en grondwallen voor voldoende demping zorgen voor de delen die buiten de overkapping liggen.
11	Zal er nog geparkeerd kunnen worden op perceel 202L?	Door het fietspad gaat er op het stuk grond naast perceel 202L (eigendom gemeente) niet meer geparkeerd kunnen worden. Perceel 202L blijft wel toegankelijk en bereikbaar met de auto.
12	Waarom 70 km/u? Er was in het verleden 50 km/u beloofd.	We willen van de weg een vlotte doorstroomweg maken. Indien er verlaagd wordt naar 50km/u blijft er veel verkeer voor de Pierstraat kiezen. De snelheid op de bestaande N171 tussen Eikenstraat en Keizershoek wordt wel verlaagd van 90km/u naar 70km/u.
13	Kan er een toegangsweg aangelegd worden naar de Eikenstraat voor deze hoeve? Dan moet al dat verkeer niet langs de wijk van de desbetreffende omwonenden.	Het is niet wenselijk om voor één woning/perceel een volledig nieuwe aansluiting te voorzien tot aan de Eikenstraat.
14	Een omwonende heeft een officiële toegang naar zijn/haar perceel. In het geval van de nieuwe weg, zal deze worden afgesneden door de N171. Wat zijn de alternatieven?	We kunnen bekijken in welke mate het pad langs de berm hiervoor ingezet kan worden.
15	Waarom geen tunnel voor de gehele woonwijk?	De maximale lengte voor de overkapping bedraagt 249 m, vanaf 250 m gelden de voorschriften voor tunnelveiligheid en komen we in een heel andere orde van ontwerp en prijsklasse. De lengte van de overkapping is nu afgestemd op de ecologische verbinding. Een langere overkapping heeft in verhouding geen meerwaarde naar geluidsdemping aangezien de verdiepte ligging en grondwallen voor voldoende demping zorgen voor de delen die buiten de overkapping liggen.
16	Een buurtbewoner is bezorgd over de mogelijke extra drukte die het verkeer voor De Hoeve met zich mee kan brengen eens de nieuwe toegangsweg er is.	De toegangsweg wordt verder ontworpen door het projectteam. De gemeente Rumst is verantwoordelijk voor de vergunningsverlening van het betreffende perceel en dus voor wat er mogelijk is naar functie en het verkeer.
17	Een bewoner van de Predikherenhoevestraat vraagt of het mogelijk is de verdieping zo ver mogelijk door te trekken. Dit om het vrije uitzicht over de velden zo veel mogelijk te behouden.	Zie antwoord bij nr. 15. Daar waar de weg niet verdiept ligt, is er ook geen zicht op de weg dankzij de grondbermen. Je blijft dus zicht behouden op groen en niet op weginfrastructuur.
18	Kan de verdiepte ligging doorgetrokken worden tot voorbij de Zonnebloemlaan?	Zie antwoord bij nr. 15. We willen de Varenloop op de huidige diepte laten liggen, dus de weg gaat over de waterloop moeten liggen.
19	Kunnen er lokaal verlichte pechhavens voorzien worden? Anders zou er bij panne een file ontstaan. Deze pechhavens zouden dan lokaal verlicht kunnen worden zodat ze zichtbaar en veilig zijn om te wachten op de hulpdiensten.	Dit punt wordt verder onderzocht

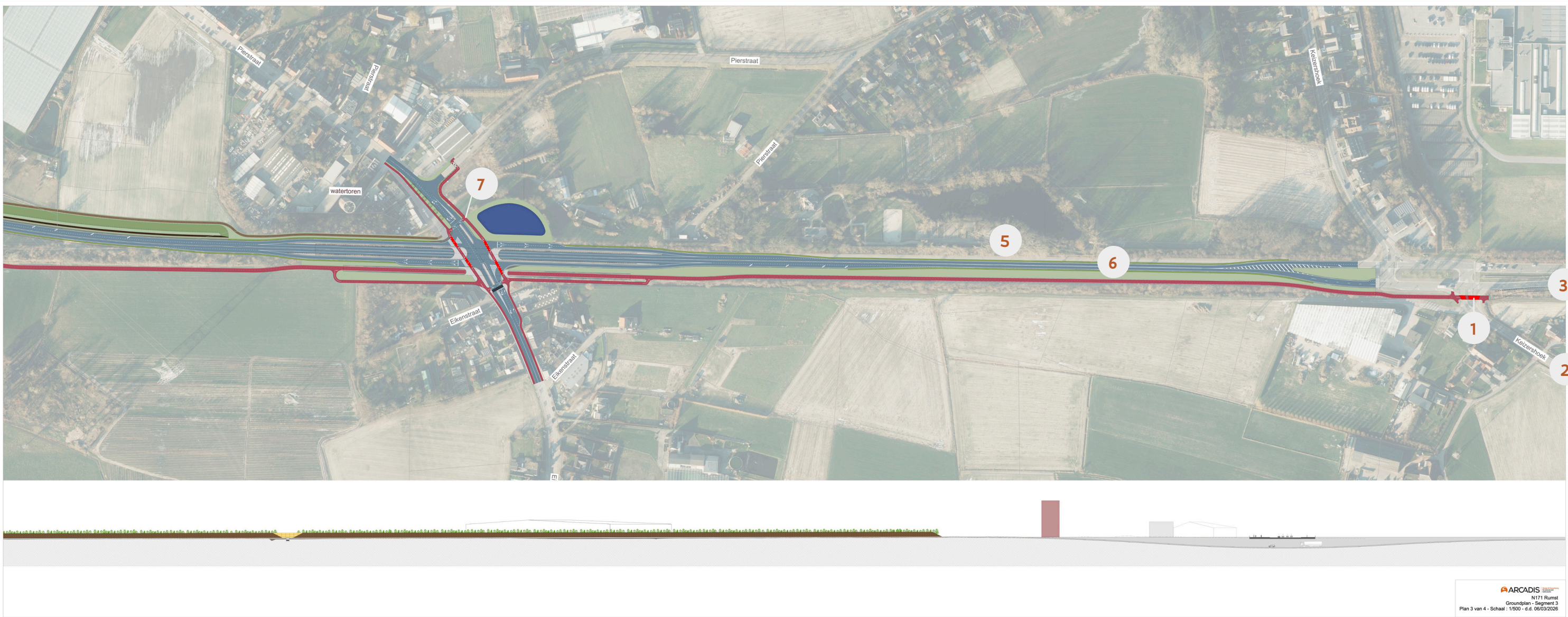
Ontwerp – kaart segment 2



Vraag & antwoord

#	Vraag	Antwoord
20	Kan er een verbinding gemaakt worden d.m.v. een voetgangerstunnel of -brug zodat de wandelpaden verbonden blijven? Bijvoorbeeld in combinatie met de Varenloop?	Dit punt wordt verder onderzocht.
21	Volgens de pachters bestaat de houtkant vooral uit veel 'dode bomen'.	Er worden verschillende terreinbezoeken gedaan om de huidige toestand grondig in kaart te brengen, zodat we hiermee rekening kunnen houden.
22	Hoe moeten we ons de Predikerenhoevestraatbrug voorstellen? In het nieuwe ontwerp wordt de weg hier verdiept. Wordt deze niet steil?	De Predikerenhoevestraat zal een bijna niet te merken helling krijgen. De brug komt ca.1,20 m hoger dan het huidige grondniveau. De N171 gaat ongeveer 6 m onder het grondniveau komen.
23	Wordt er fietspadverlichting voorzien, voor woon-werk verkeer en schoolgaande jeugd die fietst 's ochtends en 's avonds?	Dit zal worden overwogen binnen het project.
24	De Boom-Nielse ScheibEEK liep vroeger door deze tuinen en is omgelegd rondom de tuinen. Achter de tuinen ligt de bron.	Dit punt wordt verder onderzocht.

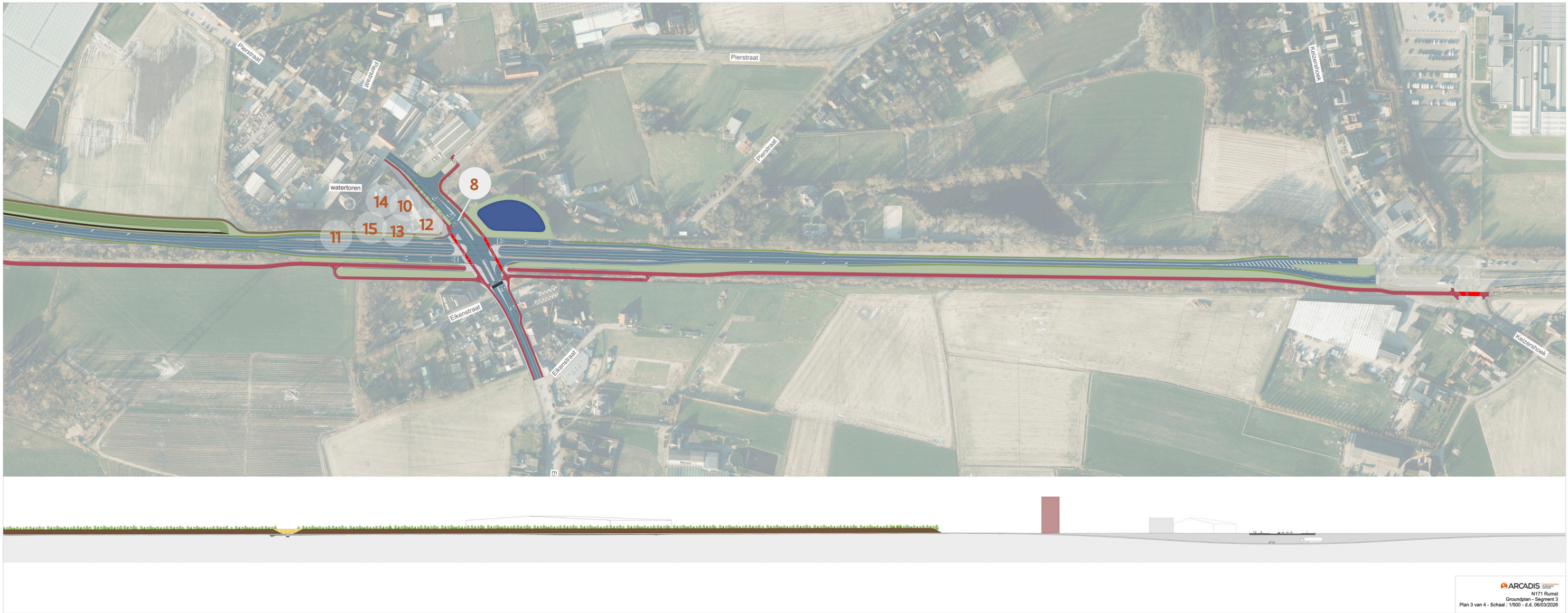
Ontwerp – kaart segment 3



Vraag & antwoord

#	Vraag	Antwoord
1	De gelijkvoerse overgangen zijn op dit moment erg gevaarlijk. Kunnen deze daarom niet ongelijkvloers gemaakt worden?	Door de relatief lage verkeersintensiteiten werd beslist hier geen ongelijkvloerse oversteek van te maken. Er worden wel de nodige verkeerslichten geplaatst, zodat fietsers conflictvrij kunnen oversteken en zich veilig kunnen opstellen ter hoogte van de lichten.
2	Graag in deze straat ook veilige fietspaden aanleggen, zodat fietsers vanaf de fietsroute veilig naar het centrum van Kontich kunnen (o.a. scholen) gaan.	Dit is een gemeentelijke bevoegdheid, dit zal worden besproken met de gemeente Kontich
3	Wat met dit gedeelte? Is een tijdelijke inrichting van de pechstrook voldoende veilig, het is nog steeds vlak naast een hele drukke weg?	De verdere mogelijkheden voor de inrichting van dit wegsegment worden nog bekeken binnen AWV. Er wordt altijd ontworpen met oog op de veiligheid.
4	Men is heel enthousiast over de nieuwe fietsroute, maar de kruising van de fietsroute ter hoogte van P+R Kontich is wel onduidelijk. Zowel scholen als fietsers vragen om hier een veilige oversteek te kunnen maken richting het kruispunt aan Sint-Rita. Hoe verknoopt dit richting de nieuwe fietstunnel in aanleg? Als dit geen logische en veilige route is gaan schoolgaande fietsers nog steeds de huidige route nemen en gaat het nut van de nieuwe fietsroute verloren.	Dit aspect wordt verder opgenomen met de gemeente Kontich. Het einddoel moet zijn om een veilige en vlotte fietsroute te creëren tot in Kontich met voldoende functionaliteit voor schoolgaande fietsers. De herinrichting van de P&R staat gepland door AWV. De nodige verkeerslichten en oversteekplaatsen zullen voorzien worden, zodat fietsers op een veilige manier van de P&R richting Sint-Rita en verder geraken.
5	Dit is nog een goede plek om bijkomend bomen (bos) aan te planten. Een optie is het verbreden van de houtkant.	Dit idee zal verder worden meegenomen in het ontwerp.
6	Komt er verlichting op dit stuk? Zowel voor auto- als fietsinfrastructuur? Voor fietsers zal dit anders een onveilig gevoel geven.	Het Agentschap Wegen en Verkeer voorziet geen verlichting van de rijweg zelf, wel ter hoogte van het aansluitingscomplex aan de Eikenstraat en de lichten aan Keizershoek. Verlichting op het fietspad komt er niet (m.u.v. kruispunten). Indien in de toekomst blijkt dat er onveilige situaties zijn op de fietsroute, heroverweegt de gemeente Rumst dit.
7	Deze fietsoversteek gelijkvloers blijft gevaarlijk. Zullen fietsers wel naar hier rijden (via een omweg) en niet ter hoogte van de huidige oversteekplaats (lichten) willen oversteken? Men vreest dat nog veel schoolgaande jeugd deze oversteek gaat maken om via de Pierstraat naar Kontich te rijden. Dit zijn grote colonnes aan fietsers. De scholen tellen regelmatig en komen uit op ongeveer 800 leerlingen tussen 8u-8u30 (dus op een half uur tijd).	Fietsers van en naar Aartselaar zullen fysiek de oversteek ter hoogte van de huidige oversteekplaats niet kunnen maken omwille van de groenstrook met bomen tussen de rijweg en het fietspad, en een boordsteen naast de rijweg. Ter hoogte van de nieuw ontworpen fietsoversteek zal de nodige opstelruimte voor wachtende fietsers en de groentijd worden bekeken zodat fietsers vlot kunnen oversteken. Tot slot wordt er gestimuleerd om fietsers via de nieuwe fietsroute ten zuiden van de N171 te laten rijden en dus via de fietstunnel te laten oversteken.

Ontwerp – kaart segment 3



Vraag & antwoord

#	Vraag	Antwoord
8	Men vraagt hier een zebrapad. Voetgangers worden maar al te vaak vergeten in infrastructuurontwerpen. Men geeft alle ruimte voor de fiets, ten koste van de voetgangers.	De looplijnen van voetgangers worden verder in kaart gebracht en waar nodig zullen voetpaden en zebrapaden worden voorzien.
9	Is er rekening gehouden in de plannen met de mogelijke verbouwing van de Horta?	De status zal worden nagevraagd bij de gemeente. Indien er een omgevingsvergunning voor de plannen van Horta is goedgekeurd wordt hiermee rekening gehouden.
10	Voor een omwonende is de afstand van de woning tot de weginfrastructuur klein. De eigenaar is ongerust over het resterende groen en vraagt zoveel mogelijk te behouden. Daarnaast een bezorgheid over de impact van het grondwater (stabiliteit woning, vandaag is de grond heel los). Het perceel is van het Agentschap Wegen en Verkeer, maar de eigenaar van de woning onderhoudt dit al 20 jaar.	Het aansluitingscomplex aan de Eikenstraat is compact ontworpen volgens de geldende regelgeving. Het groen dat bewaard kan blijven en dus niet moet verdwijnen voor de inpassing van het aansluitingscomplex is uitgeklaard zodra de omgevingsvergunning wordt ingediend. Wat betreft de stabiliteit van de woning versus de impact van grondwater: het grondwater, en de bodemgesteldheid in het algemeen, wordt bestudeerd en meegenomen bij de opmaak van het technische ontwerp en de bouw van het aansluitingscomplex. Hierbij is het uitdrukkelijk de bedoeling om geen schade te berokkenen aan de omliggende woningen. Een langere overkapping heeft in verhouding geen meerwaarde naar geluidsdemping aangezien de verdiepte ligging en grondwallen voor voldoende demping zorgen voor de delen die buiten de overkapping liggen.
11	Kan het volledige tracé niet in een tunnel komen, dan gaat het draagvlak veel groter zijn?	De maximale lengte voor de overkapping bedraagt 249 m, vanaf 250 m gelden de voorschriften voor tunnelveiligheid en komen we in een heel andere orde van ontwerp en prijsklasse. De lengte van de overkapping is nu afgestemd op de ecologische verbinding.
12	Een bewoner van aan het begin van de Pierstraat vraagt hoeveel meter de weg verwijderd is van de woning. Ook heeft ze een bezorgdheid in verband met verzakking van zandlagen; ze had ooit een probleem met mollen en woelratten die grond omkeren en minder stabiel maken. Daarnaast onderhoudt ze het perceel dat in eigendom is van het Agentschap Wegen en Verkeer.	Het fietspad is ongeveer een tiental meter verwijderd van de zijgevel en de oprit naar de N171 op een twintigtal meter. Wat betreft de stabiliteit van de woning: het is uitdrukkelijk de bedoeling om geen schade te berokkenen aan de omliggende woningen.
13	Waarom wordt dit bestaande pad niet als fietspad gebruikt?	Door deze trage weg te verschuiven sluit deze aan op de fietsoversteek en is er ook minder versnippering. Er blijft zo ook meer ruimte over tussen het nieuwe pad en de woningen.
14	Een omwonende wil weten of er een mogelijkheid bestaat dat hij toegang zou krijgen tot zijn tuin.	Het Agentschap Wegen en Verkeer faciliteert geen toegang tot de achtertuinen, zeker niet met de auto.
15	Kan dit waardevolle bos behouden blijven?	Een deel van de houtkant zal gerooid moeten worden. We proberen zoveel mogelijk te behouden.

Mobiliteit

De bezoekers zijn positief over de optimalisaties van het ontwerp ten opzichte van het voorstel dat tijdens de dialoogmarkt in 2024 werd gedaan. Het nieuw aan te leggen fietspad ten zuiden van de Expresweg wordt als een meerwaarde ervaren. De parallelle fietsverbinding zal een vlotte en kwaliteitsvolle verbinding worden in de toekomst.

Bewoners stellen vragen over de **veiligheid en organisatie van fiets- en voetgangersverkeer**, zowel in de eindsituatie als tijdens de werken. Specifiek over het kruispunt Eikenstraat zijn er vragen, onder meer over hoe het voor schoolgaande fietsers gaat zijn. Er is een duidelijke noodzaak voor veilige verbindingen richting belangrijke bestemmingen zoals Sint-Rita en Sint-Jozef. In het algemeen zijn er vragen over hoe de verkeerssituatie in de Eikenstraat in de toekomst zal zijn. De meest gehoorde vraag: Kan ik vanuit richting X naar richting Y? Het studieteam bevestigt dat iedereen nog altijd alle richtingen uit kan op het toekomstige complex aan de Eikenstraat.

Er zijn ook concrete opmerkingen en vragen over de **lokale verkeersafwikkeling en ontwerpdetails**, zoals de wens om bochten te vergroten, de ontsluiting van woningen en de filevorming aan verkeerslichten. Er leven ook bezorgdheden over de **hinder en bereikbaarheid tijdens de werffase**. Bewoners en gebruikers willen weten hoe woningen, handelszaken (zoals Horta) en voorzieningen bereikbaar blijven, en hoe de veiligheid van fietsers tijdens de werken gegarandeerd wordt. Al van bij de aanvang van de studie is er aandacht voor de bereikbaarheid tijdens de werffase. Zo is er rekening gehouden met de mogelijkheid voor de aanleg van tijdelijke omleidingsweg ter hoogte van de Predikherenhoevestraat. Het Agentschap Wegen en Verkeer wil bij wegenwerken de hinder maximaal beperken, de veiligheid van alle gebruikers garanderen, zo min mogelijk ruimte innemen en inzetten op vlotte communicatie.

Er is een bezorgdheid dat de nieuwe weg **extra verkeer** zal aantrekken. De nieuwe weg zal doorgaand regionaal verkeer aantrekken dat zich momenteel op lokale wegen bevindt omdat er geen regionale verbindingsweg beschikbaar is. Er leven ook vragen over de **bestaande rotonde N177-N171**. Veel mensen verwachten dat deze rotonde de toekomstige verkeersdruk (na aanleg doortrekking N171) niet zal kunnen dragen. De bewoners zitten daar juist want uit verkeerskundig onderzoek blijkt dat deze rotonde niet zal functioneren na aanleg van de weg, er zouden lange files ontstaan. In dat geval zal het verkeer sluiproutes kunnen kiezen, wat uiteraard niet wenselijk is. Het studieteam legt uit dat er een oplossing wordt uitgewerkt voor het rondpunt binnen dit project.

Mobiliteit



Vraag & antwoord

#	Vraag	Antwoord
1	Waarom wordt hier geen zebrapad aangelegd?	Oorspronkelijk was dit niet voorzien omdat er op dit punt minder oversteekbewegingen verwacht worden. Intussen is het zebrapad wel toegevoegd.
2	Kan deze bochtstraal vergroot worden?	Afhankelijk van de beschikbare ruimte zal in het definitieve ontwerp een zo comfortabel mogelijke bochtstraal ontworpen worden.
3	Graag het fietssymbool hier verwijderen.	Niet geheel duidelijk of dit om een bestaande markering gaat of het nieuwe symbool op het plan. Alle markeringen zullen volgens de geldende regelgeving aangebracht worden.
4	Hoe zal de ontsluiting van woningen in de Eikenstraat t.h.v. bushok Expresweg verlopen? Hoe rijden zij de oprit op/af, dit in combinatie met de wachtende auto's voor de verkeerslichten?	Op drukke momenten kan het voorvallen dat er auto's stil staan voor de oprit en dat men even moet wachten.

Algemene vragen over mobiliteit

Vraag	Antwoord
De ouderraad Sint-Rita en ouderraad Sint-Jozef worden graag betrokken bij verdere uitwerking. Het kruispunt op de Eikenstraat is zeer belangrijk punt voor honderden fietsende scholieren! Hoe zal de fietsroute georganiseerd/beveiligd worden tijdens de werken?	Er wordt contact opgenomen zodra er een meer concrete uitwerking is. De werken worden gefaseerd uitgevoerd met aandacht voor het maximaal in stand houden van de bestaande verkeersstromen. Hinder is echter niet te vermijden. Er zullen ongetwijfeld momenten zijn dat niet alle bewegingen mogelijk zijn. De fasering wordt meer in detail uitgewerkt met de aannemer, zodra de werken gegund zijn.
Waarom moet de N171 worden doorgetrokken?	De algemene doelstelling van het project is de Rupelregio beter aantakken op belangrijke verkeersaders van het hogere wegennet, de industrieterreinen vlotter ontsluiten en doorgaand verkeer van de lokale wegen van Rumst, Aartselaar en Boom halen. We begrijpen dat de aanleg van de weg een grote impact heeft voor omwonenden. Deze doortrekking is beslist Vlaams beleid, momenteel is het de taak van het Agentschap Wegen en Verkeer om te onderzoeken hoe we het ontwerp zo kwaliteitsvol mogelijk kunnen krijgen en hoe we de weg best inpassen in de omgeving.
Op het huidige kruispunt Eikenstraat moeten fietsers die nu richting Kontich (= scholen) gaan, maar liefst 3 keer oversteken.	De oversteken worden volledig conflictvrij geregeld. De oversteken bij de Eikenstraat zullen ook als één gecombineerde oversteekbeweging groen krijgen. Door de dubbelrichtingsfietspaden kunnen fietsers het kruispunt zowel linksom als rechtsom nemen, naargelang waar ze eerst groen krijgen.
Hoe wordt bereikbaarheid verzekerd tijdens de werken?	De werken worden gefaseerd uitgevoerd met aandacht voor het maximaal in stand houden van de bestaande verkeersstromen. Hinder is echter niet te vermijden. Er zullen ongetwijfeld momenten zijn dat niet alle bewegingen mogelijk zijn. De fasering wordt meer in detail uitgewerkt met de aannemer, zodra de werken gegund zijn.
Hoe wordt de bereikbaarheid van Horta verzekerd tijdens de werken?	De werken worden gefaseerd uitgevoerd met aandacht voor het maximaal in stand houden van de bestaande verkeersstromen. Hinder is echter niet te vermijden. Er zullen ongetwijfeld momenten zijn dat niet alle bewegingen mogelijk zijn. De fasering wordt meer in detail uitgewerkt met de aannemer, zodra de werken gegund zijn. De bereikbaarheid van Horta zal ook mee opgenomen worden in de fasering.
Hoe wordt de veiligheid van fietsers verzekerd tijdens de werken?	Tijdens wegenwerken wordt altijd voorrang gegeven aan bereikbaarheid en veiligheid van de actieve weggebruiker. Er worden veilig afgebakende paden voorzien.
Hoe zit het met de opstelruimte voor fietsers voor de verkeerslichten (grote stromen schoolverkeer)?	Ter hoogte van de nieuw ontworpen fietsoversteken zal de nodige opstelruimte voor wachtende fietsers en de groentijd worden bekeken om de fietsers vlot te laten oversteken.

Algemene vragen over mobiliteit

#	Vraag	Antwoord
	Over het algemeen zijn er veel vragen over de fietsverbinding richting Sint-Rita.	Bedankt voor de belangstelling, dit punt wordt verder opgenomen in de communicatie. We zorgen voor een website update voor de zomer waar alle relevante informatie te lezen zal zijn.
	Gaat de weg geen extra verkeer aantrekken, bovenop de verwachting?	Uit doorrekeningen met het verkeersmodel blijkt dat de doortrekking vooral de parallelle wegen ontlast, met name Pierstraat, Langlaarsteenweg, 's Herenbaan en de Molenstraat.
	Het enkelrichting maken van het kruispunt N177 x 's Herenbaan veroorzaakt heel veel sluipverkeer doorheen Boom.	Bedankt om dit te melden.
	Hoe valt de fasering van de uitvoering van de N171 en vernieuwing van de A12?	Dit zijn twee projecten met elk hun eigen tempo. Beide projecten dragen bij aan een verbeterde bereikbaarheid van de regio en hebben beide een noodzaak. In het verkeersmodel wordt rekening gehouden met beide scenario's (snellere aanleg N171 of A12): waardoor we dus kunnen inschatten wat de toekomstige verkeersdruk is, in het geval van snellere uitvoer van het ene of het andere dossier. De N171 zit momenteel wel in een verdere studiefase dan de A12.

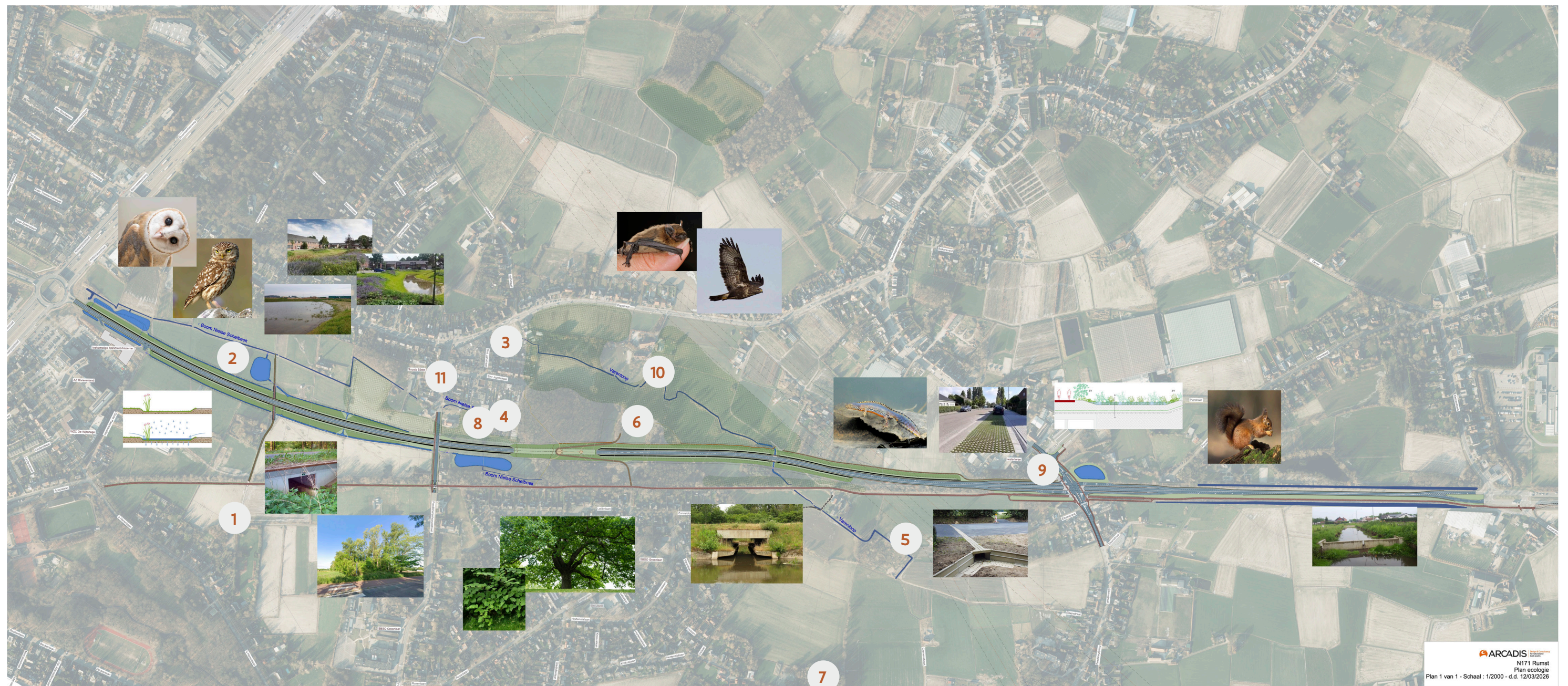
Ecologie en water

Rond ecologie leeft een duidelijke vraag naar het **versterken en verbinden van bestaande groenstructuren**. Bewoners en gebruikers pleiten ervoor om bijkomende bebossing te realiseren die aansluit op het bestaande scoutsbos en 't Boske, zodat een robuuster en aaneengesloten groengebied ontstaat. Daarbij wordt expliciet gevraagd om in te zetten op een **kwaliteitsvolle inrichting van die bebossing**, en dus niet enkel op kwantitatieve compensatie.

Daarnaast is er aandacht voor het **behoud van bestaande landschapselementen**, in het bijzonder houtkanten en waardevolle bomen. Er wordt gevraagd om alternatieven voor fietsinfrastructuur te onderzoeken, zodat bestaande landschapselementen maximaal behouden kunnen blijven. Concreet wordt voorgesteld om bestaande wegen te benutten in plaats van nieuw asfalt aan te leggen (bijvoorbeeld ter hoogte van Grote Paependaele), en om bestaande bomenrijen zorgvuldig te screenen en het ontwerp waar mogelijk aan te passen om kap te vermijden.

Wat betreft waterbeheer wordt aangegeven dat het project inzet op het zo veel mogelijk **behouden van het huidige waterbeheer in het gebied**: natte zones blijven nat, en water afkomstig van (de diepteligging van) de N171 wordt binnen het project opgevangen. Er is toegelicht dat **grondwatermetingen worden uitgevoerd** om de grootte van infiltratiebekkens en andere watervoorzieningen correct in te schatten, met aandacht voor toekomstige klimaatscenario's. De **continuïteit van waterlopen** wordt gewaarborgd, zoals de Varenloop en de Boom-Nielse Scheibeeke, zodat deze hun functie behouden binnen het landschap. Een positief onthaal is er voor de **ecoduikers**, die het mogelijk maken dat zowel water als dieren de N171 kunnen kruisen. Deze worden door de bezoekers gezien als een waardevolle maatregel om de barrièrewerking van de weg te beperken.

Ecologie en water



Vraag & antwoord

#	Vraag	Antwoord
1	Kan er een uitbuiging of andere route gezocht worden voor het fietspad? Dit om de rustige houtkant nog meer te behouden en zwerfvuil in de houtkant te vermijden.	We bekijken of we de houtkant nog verder kunnen behouden.
2	Ter hoogte van de voetweg worden hoge grondwaterstanden gemeten. De landbouwer die het veld bewerkt heeft nog geen overdreven hoog grondwater gehad, maar het is wel een nat gebied.	Bedankt om dit te melden.
3	Door de inrichting van het nieuwe perceel werd de Varenloop verlegd en loopt deze nu rond het te verkavelen terrein.	Bedankt om dit te melden.
4	Rond de Sint-Jozefstraat en het brongebied van de Boom-Nielse ScheibEEK helt de ondergrond af naar het oosten. De waterloop liep vroeger door de tuinen, maar is daar waarschijnlijk via buizen gestuurd en komt pas verderop weer open te liggen. De gracht zelf staat droog, terwijl er in de Boom-Nielse ScheibEEK wel water zit.	Oké, de Boom-Nielse ScheibEEK ligt momenteel niet binnen het projectgebied.
5	Fauna gespot door buurtbewoner: vuursalamander.	Bedankt om dit te melden.
6	Fauna gespot door buurtbewoner: dikkopjes.	Bedankt om dit te melden.
7	Fauna gespot door buurtbewoner: buizerd en sperwer.	Bedankt om dit te melden.
8	Fauna gespot door buurtbewoner: boommarter.	Bedankt om dit te melden.
9	Bezorgdheid van bewoners aan het begin van de Pierstraat in verband met verzakking van zandlagen. Ook probleem met mollen en woelratten die grond omkeren en minder stabiel maken.	Bedankt voor het uiten van deze bezorgdheid, er is persoonlijk contact opgenomen.
10	Er wordt gevraagd om het fietspad hier nog wat verder te asfalteren.	Dit valt buiten de projectscope, eventueel is dit te bespreken met de Gemeente Rumst.
11	Wat is het effect van fijnstof op de omgeving?	Er zal een toename zijn van fijnstof op het nieuwe tracé, omdat er nu nog geen weginfrastructuur aanwezig is. Tegelijkertijd zal er een afname zijn op de bestaande lokale wegen, zeker met name de Pierstraat. Dit is wat het project beoogt. We blijven met het huidige ontwerp binnen de daarvoor geldende gezondheidsnormen. De impact voor de omgeving wordt beperkt door geluidschermen en grondbermen.

Geluid

Bewoners die dicht bij het tracé wonen, uiten bezorgdheid over de **concrete geluidsimpact op hun woning**. Daarbij wordt erkend dat de verdiepte ligging van de weg al een verbetering is, maar er blijft onzekerheid over de werkelijke effecten. Het feit dat er grondwallen en schanskorven langs de weg komen, wordt goed onthaald. De zones rond de A12 en het kruispunt aan de Eikenstraat krijgen nog extra aandacht naar aanleiding van de geluidstudie, dit wordt gewaardeerd door de aanwezigen.

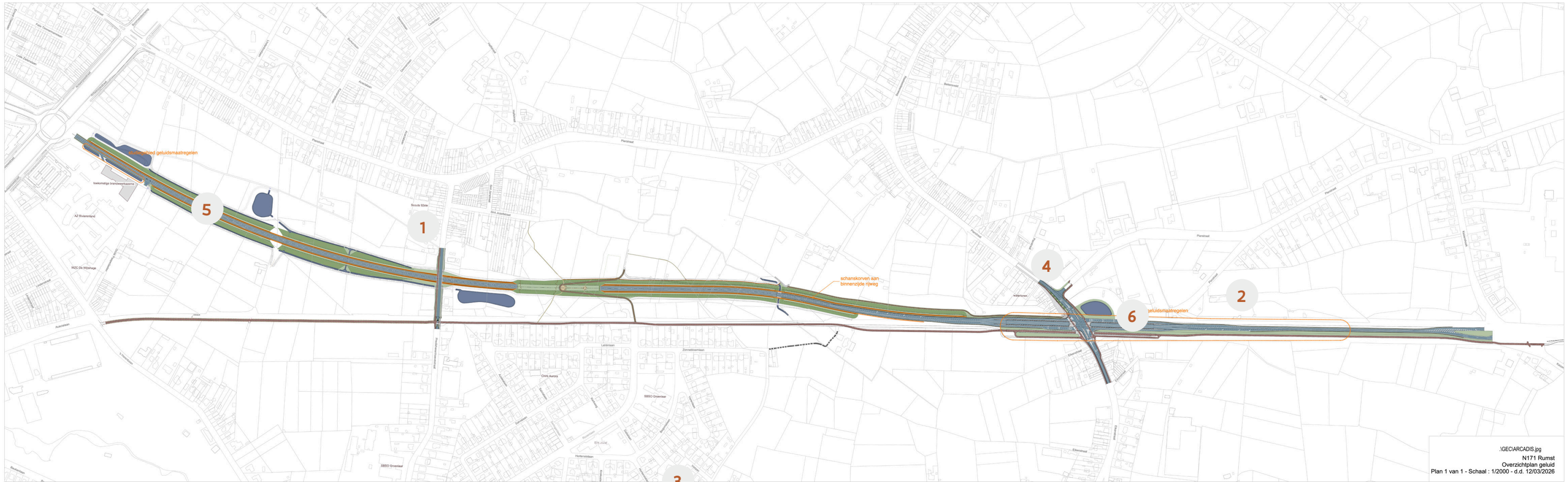
Er leven ook vragen over de **mogelijke toename van geluid door specifieke omstandigheden** (zoals de wind) en de situering van de overkappingsmond, waarbij men vreest voor lokale concentraties van geluid. Vooral de vraag of er meer geluid zal zijn aan de overkappingsmond keert terug. Het studieteam antwoordt hier dat dit effect minimaal is door geluidsabsorberend materiaal.

Daarnaast worden **maatregelen op het lokale wegennet** voorgesteld om geluid te beperken, zoals het verlagen van de snelheid.

Er wordt een spanning benoemd tussen de geluidsmaatregelen en de landschappelijke inpassing (impact op uitzicht). Eerdere ervaringen – zoals bij de aanleg van ‘de banaan’ waar beloofde maatregelen niet of anders zijn uitgevoerd – zorgen voor bezorgdheid over de realisatie en het onderhoud. Het studieteam bevestigt dat de maatregelen worden verankerd in het project-MER en de omgevingsvergunning. Ze maken dus inherent deel uit van het ontwerp, wat betekent dat het ontwerp niet zonder de maatregelen uitgevoerd kan worden. Hierin worden ook milderende maatregelen opgelegd voor geluid. De geluidsmaatregelen zijn nog in studiefase, maar gaan nadien ook mee uitgevoerd worden.

De contactgegevens van enkele mensen die grote bezorgdheden uitten over de geluidsimpact op hun woning en een vervolgesprek wensen, worden meegenomen door het studieteam.

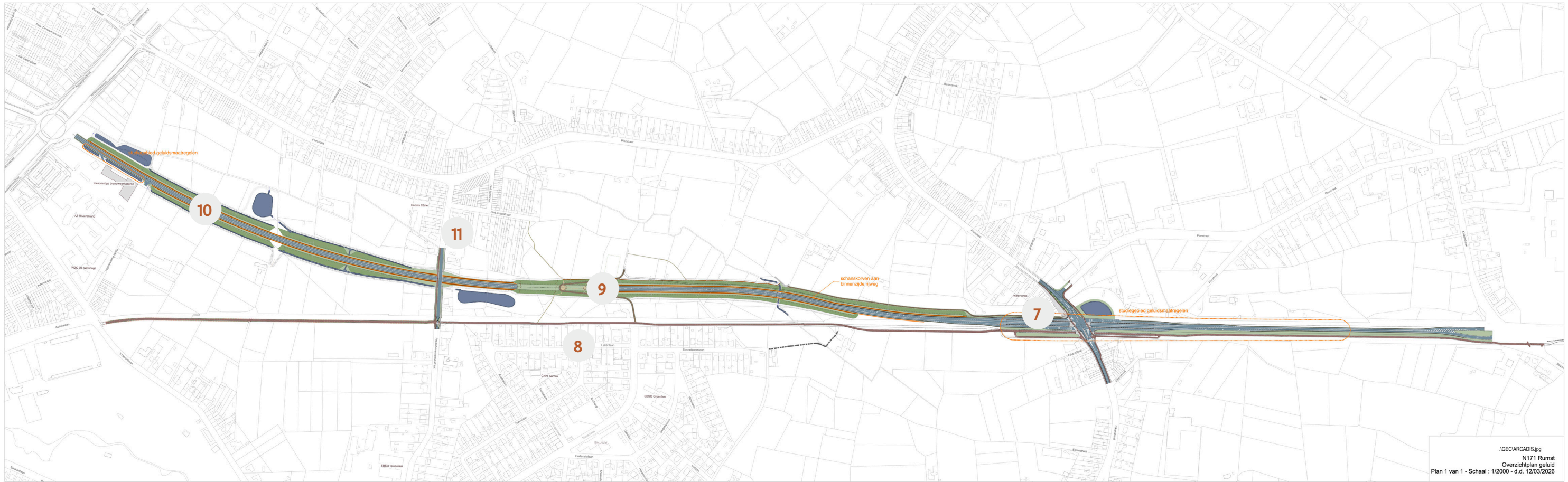
Geluid



Vraag & antwoord

#	Vraag	Antwoord
1	Een omwonende is bezorgd over de invloed van het geluid dichtbij de Predikherenhoevestraatbrug. De verdiepte weg lijkt al een verbetering qua geluidshinder.	In het meest recente ontwerp is de weg op dat punt volledig verdiept en de Predikherenhoevestraatbrug bijna gelijk met het grondniveau, deze twee optimalisaties gaan de verspreiding van het geluid tegen.
2	Omwonende laat weten een geluidstudie te hebben uitgevoerd en vraagt zich af of haar studie mee wordt opgenomen.	Momenteel is de geluidsstudie van het project in afronding en bekijken we welke maatregelen op welk punt worden genomen. Voor het grootste gedeelte van het tracé is de geluidstoename gekend. Voor het toekomstig complex rond de Eikenstraat is de impact nog niet volledig gekend. Voor de woningen die gïmpacteerd worden, wordt de impact bekeken en wordt er vervolgens bepaald welke geluidsmaatregelen genomen moeten worden om een milderend effect te hebben. De zelf uitgevoerde geluidsstudie wordt zeker bekeken en we nemen de bezorgdheden ter harte.
3	Een bewoner van de Irislaan is bezorgd over de impact van geluid op de woning.	Er zal geluidsimpact zijn maar ten opzichte van het bestaande omgevingsgeluid is er geen significante verhoging. Op afstanden van meer dan 150 meter (waar de woning ligt) is er geen effect meer van een geluidsscherm en is de wind bepalend voor de verspreiding van het geluid.
4	De bewoner stelt een knip van de Pierstraat en een snelheidsverlaging naar 30 km/u voor. Dit om doorgaand verkeer te weren en het geluid te doen afnemen, deze maatregelen zouden nu al ingevoerd kunnen worden.	De knip van de Pierstraat is geen onderdeel van het ontwerp, de gemeente Rumst kan hierover beslissen. Er zal wel een verschuiving zijn van (zwaar) verkeer naar de N171, met als gevolg een verbetering van de leefbaarheid op de Pierstraat.
5	De bewoner stelt voor om van de omgeving een stiltegebied te maken, en de snelheid op het nieuwe tracé van 70km/u naar 50km/u te brengen.	We willen van de nieuwe weg een vlotte doorstroomweg maken. Indien er verlaagd wordt naar 50km/u zal er veel verkeer voor de Pierstraat blijven kiezen. De snelheid op de bestaande N171 tussen Eikenstraat en Keizershoek wordt wel verlaagd van 90km/u naar 70km/u.
6	Bij de realisatie van 'de Banaan' werden geluidsschermen beloofd die er niet zijn gekomen. Ook werd er groen beloofd dat na één jaar al volledig kapot werd gemaaid. Hoe wordt dit voorkomen in dit project?	Alles wat gekapt wordt in het projectgebied moet gecompenseerd worden, dit nieuwe bos moet tijd krijgen om te groeien. We bekijken momenteel met de Gemeente Rumst hoe we het maaibeheer na de aanleg van de weg kunnen vormgeven. Geluidswerende maatregelen moeten worden voorzien om de impact op direct getroffen woningen te milderen. Dit zijn niet altijd geluidsschermen, maar ook grondwallen. Het al dan niet gebruiken van geluidsschermen of een andere ingreep moet nog volgen uit de geluidsstudie die lopende is. Beide maatregelen: boscompensatie en geluidsmilderende maatregelen maken deel uit van de omgevingsvergunning. Het ontwerp kan niet worden uitgevoerd zonder ook deze maatregelen te realiseren op het terrein.

Geluid



Vraag & antwoord

#	Vraag	Antwoord
7	Worden hier ook geluidschermen voorzien? Dit is wenselijk omwille van het effect, maar niet voor het uitzicht.	Het geluidsonderzoek over de zone rond de Elkenstraat loopt nog. Omwille van de beperkte ruimte is er geen plaats voor een hoge grondwal en wordt voorrang gegeven om het bestaande groen zoveel mogelijk te behouden. Uit de geluidsstudie moet blijken wat de meest geschikte ingreep is om tot een voldoende mildering van omgevingsgeluid te komen. Een gunstig effect wordt al beoogd door de verdiepte ligging van de N171 en het gebruik van geluidsarm asfalt.
8	Er is een dominante zuidwestenwind, geeft deze meer weggeluid in de woonwijk?	Wind kan inderdaad geluid verspreiden. De groundbermen, geluidschermen en schanskorven zorgen voor een gedeeltelijke absorbtie en afname van het geluid.
9	Is er een toename van geluid aan de overkappingsmond?	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 op geluid.
10	Waarom kan de hele weg niet verdiept worden gelegd? Deze vraag komt heel vaak terug.	De diepteligging die wordt voorgesteld is een optimalisatie ten opzichte van het vorige ontwerp. Zo is de Predikherenhoevebrug nu op straatniveau en is de overkapping minder steil. De ligging wordt bepaald door technische randvoorwaarden zoals grondwater, waterlopen (zoals de Varenloop), ecoduikers en aansluitingen, maar ook het kostenplaatje. Waar mogelijk is gekozen voor een verdiepte ligging, maar dit is niet overal haalbaar zonder grote ruimtelijke impact.
11	Een omwonende is bezorgd over de invloed van het geluid aan zijn woning. De verdiepte ligging lijkt al een optimalisatie.	Hier speelt de verdiepte ligging een belangrijke rol. De verdieping maakt dat het geluid volledig reflecteert op de schanskorven, deze zorgen voor een afname van het geluid.

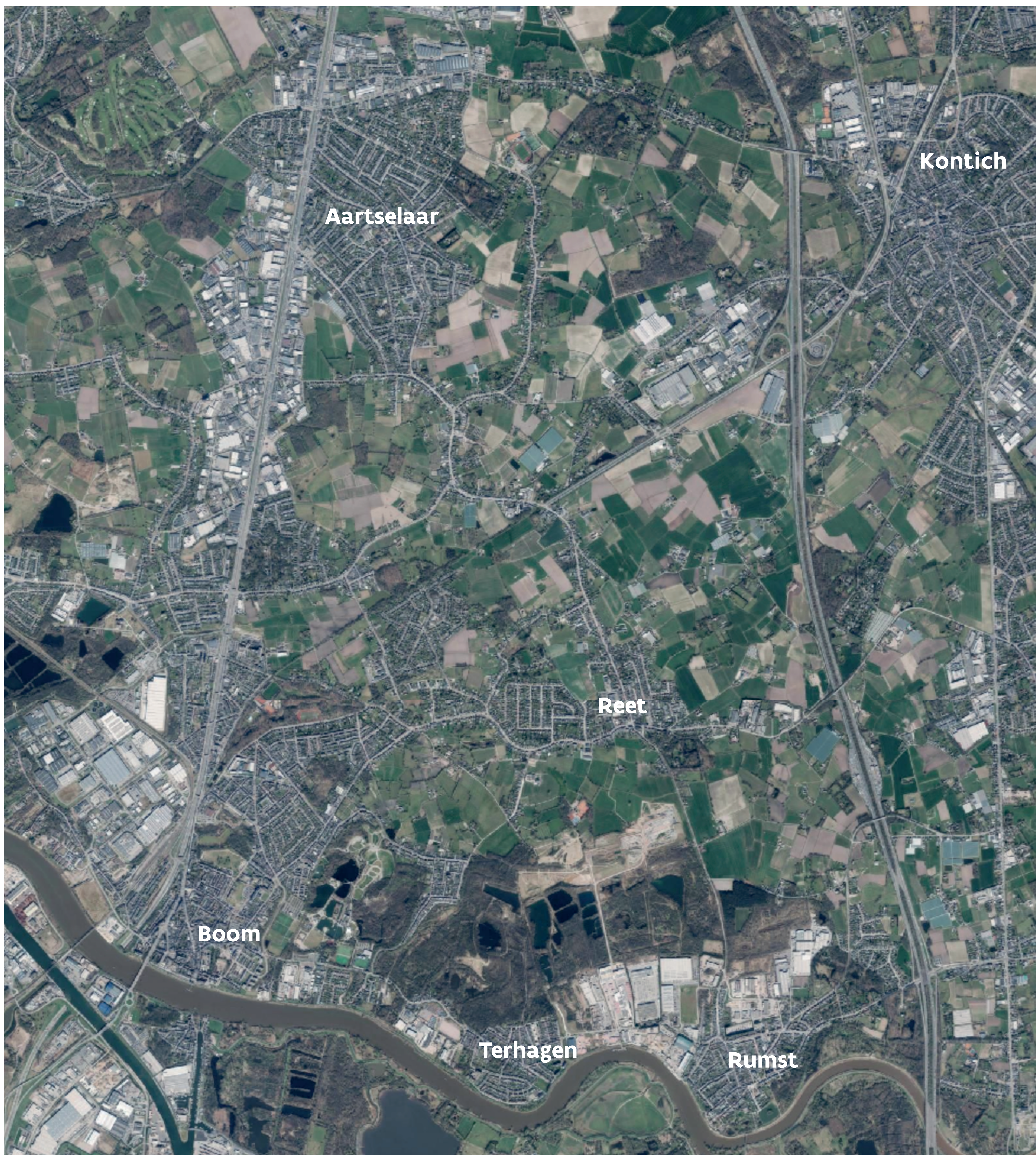


meer info op:
wegenverkeer.be/doortrekkingN171



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

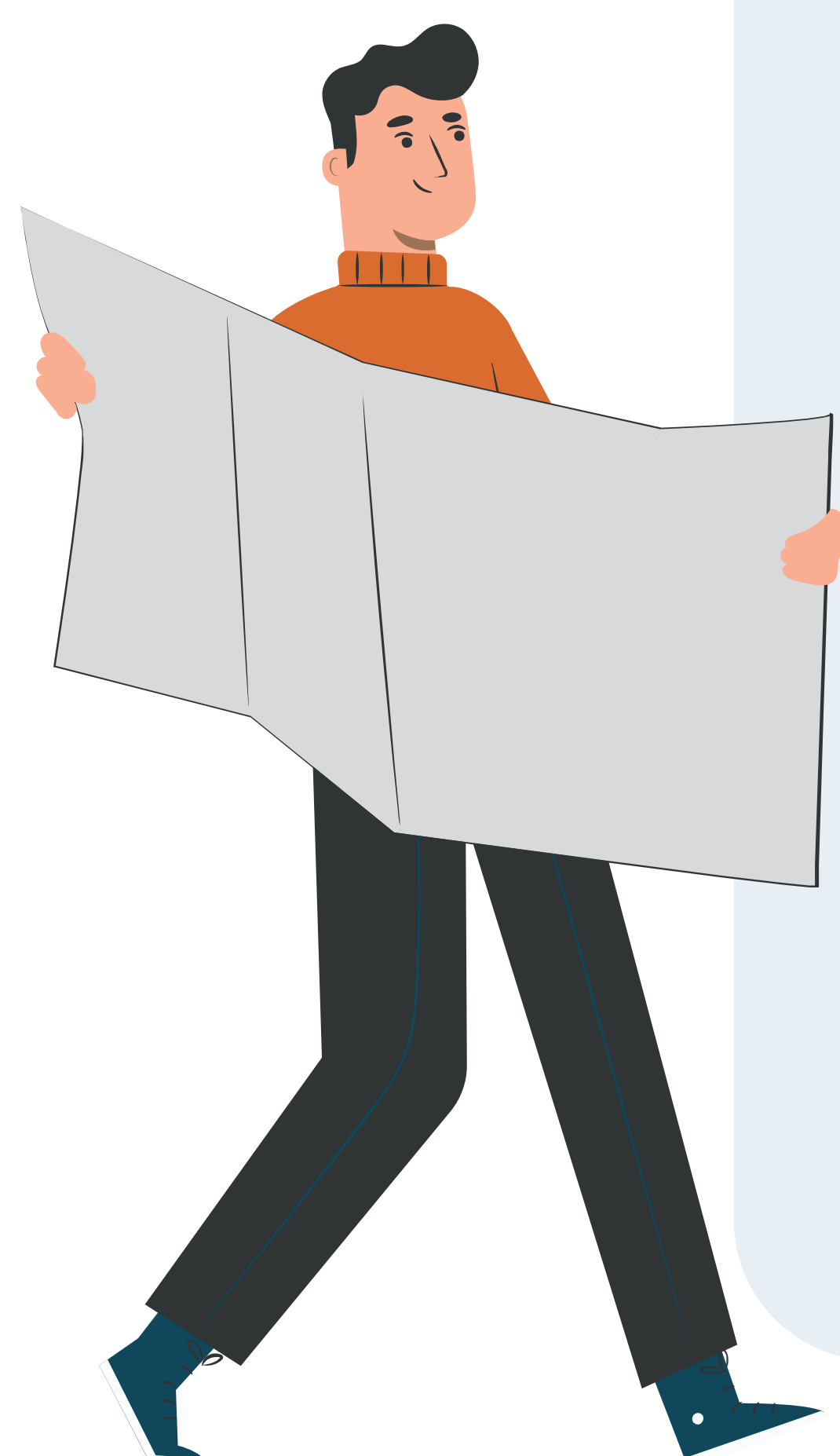
Er lagen drie verkeersoplossingen op tafel. Het zogenaamde 'doorstromingsalternatief' werd bekrachtigd door de toenmalige minister in de zomer van 2023. Het gekozen alternatief wikkelt het verkeer veilig en vlot af via ongelijkvloerse kruispunten.

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.





Vlaanderen
is veilig onderweg

Blijf op de hoogte!

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

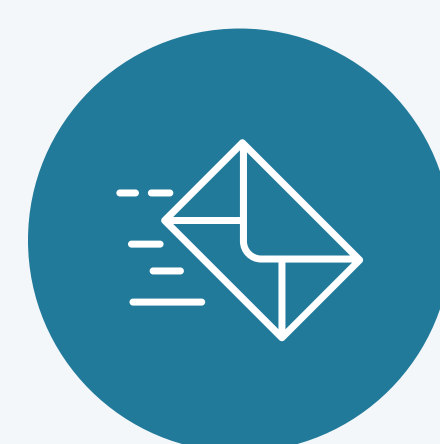
In alle stappen van de doortrekking van de N171 gaan we in dialoog met de buurt en andere betrokkenen. Op basis van de input die we vandaag verzamelen, gaan we verder aan de slag met het voorontwerp en tekenen we het gedetailleerder uit.

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



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



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

N171@wegenverkeer.be



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

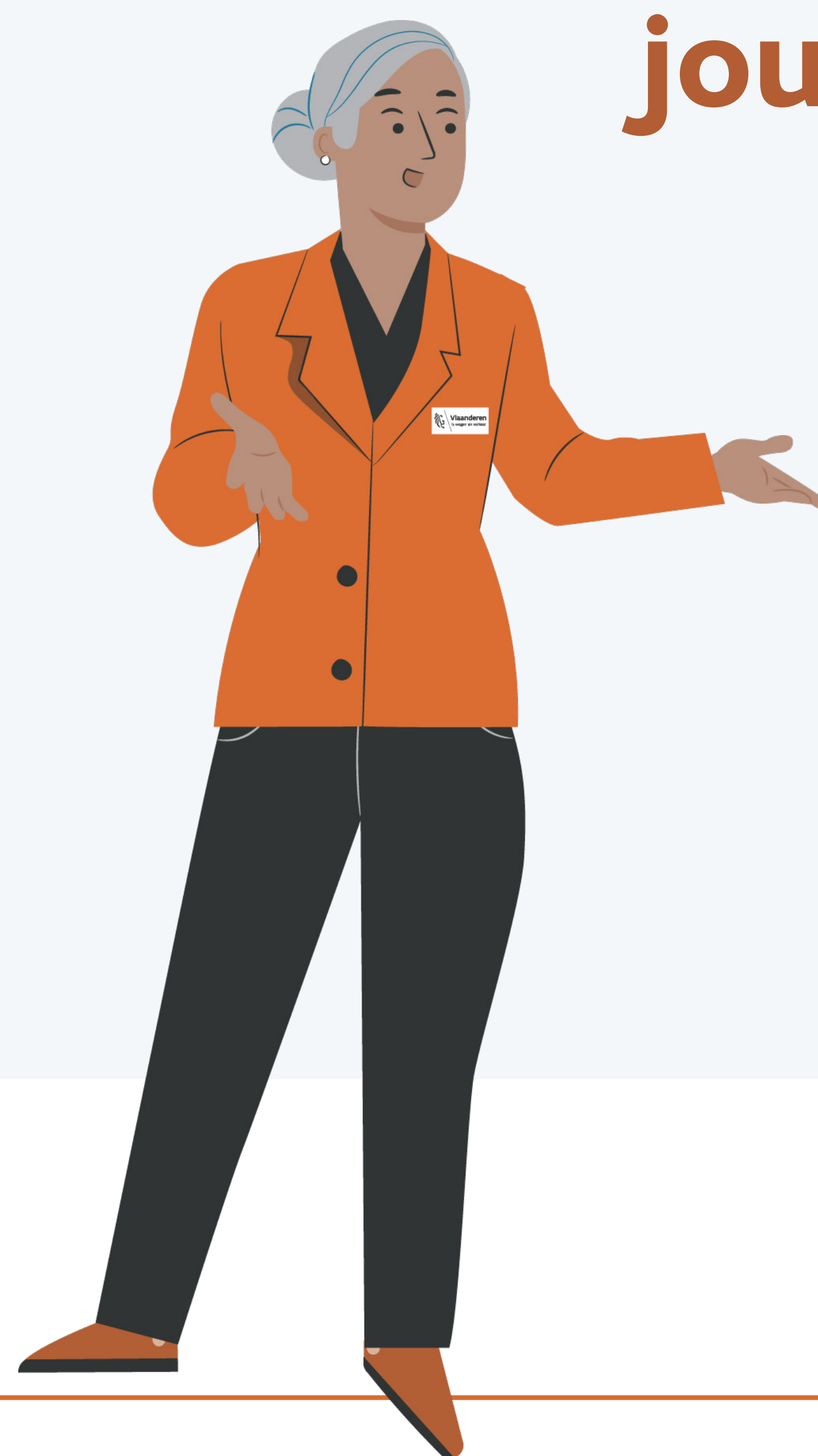
Hoplr Rumst

<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 'ecoduiker'



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.

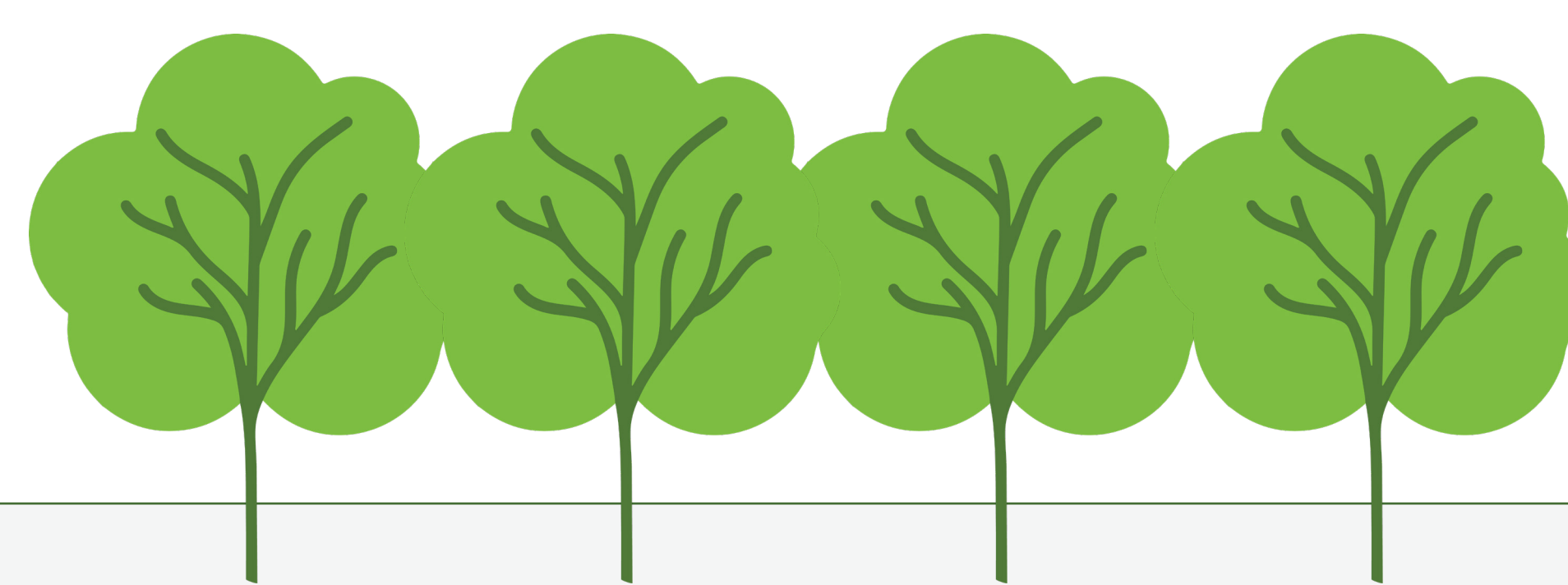
Precies daar maakt een geluidsarmere wegverharding het verschil. Geluidsarmere wegverharding kan bijvoorbeeld een fijnere structuur hebben, waardoor het rolgeluid vermindert.

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 opslorpen 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.

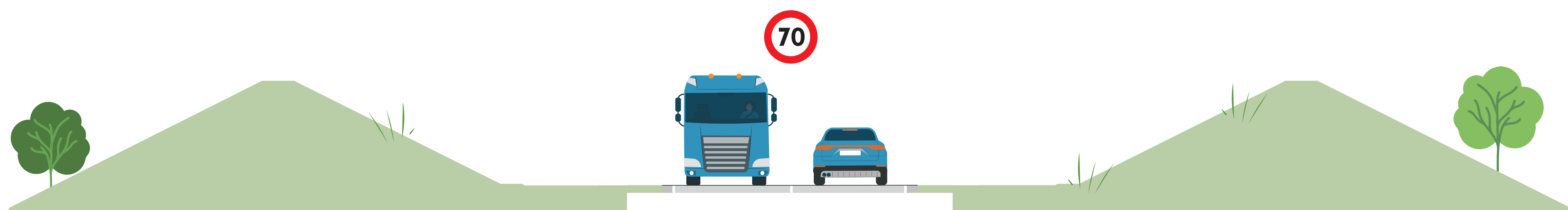
Hoe snel mag je rijden op de weg?

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 sluipteg route 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.

