



# Doortrekken N171 Fase 3

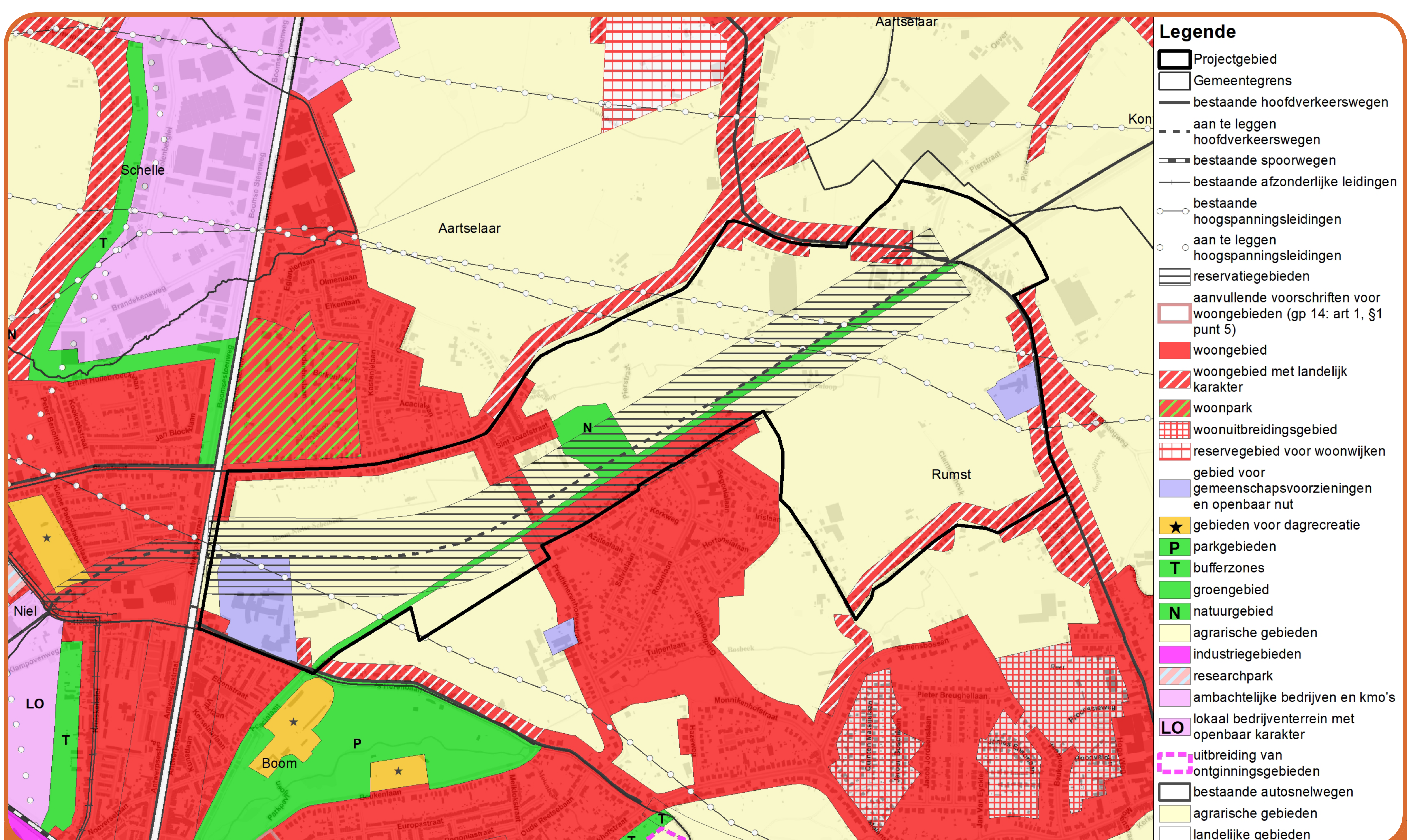
## Project in het kort

De Vlaamse overheid wil de Rupelstreek beter ontsluiten op het hogere wegennet en het sluipverkeer uit de dorpskernen van Rumst, Aartselaar en Boom houden.

**De doortrekking van de N171, de 'expresweg'**, tussen de Eikenstraat en de parallelweg met de Boomsesteenweg (N177) in Rumst komt hieraan tegemoet. Deze derde fase vormt het voorlopige sluitstuk van de aanleg van de N171. In een laatste fase wordt de huidige expresweg tussen de E19 en de Eikenstraat opnieuw aangelegd.

## Krachtlijnen

- Ontsluitingsfunctie voor de omliggende woonkernen.
- Ontsluiting van de industriezone Krekelenberg te Niel via de reeds aanlegde N171 ('banaan').
- Voldoende fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk om de kernen met elkaar te verbinden, maar ook de verbinding te maken naar het ziekenhuis, de scholen en lokale recreatieterreinen.



### Reservatiestrook

Het tracé van de N171, fase 3 valt volledig binnen de reservatiestrook zoals bepaald in het gewestplan Antwerpen (KB 3/10/1979). Het projectgebied valt gedeeltelijk binnen het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen' (MB 19/06/2009) en het gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Reet Statie' (23/06/2016). Deze plannen bepalen de bestemming van een perceel, hoe het mag worden ingericht en onder welke voorwaarden.





## Een korte geschiedenis

1972-1974

Aanleggen van het **eerste deel** van de N171 tussen de E19 en de Eikenstraat in Rumst.

1979

Aanduiden van de **reservatiestrook** voor de N171 op het gewestplan.

2004

Vertalen van de ontwerprichtlijnen voor verkeer en ruimte in een **streefbeeldstudie**. Vaststellen van de principes voor de manier waarop de N171 over het hele traject in de omgeving kan ingepast worden.

2009, 2010

In de projectnota en aanvullende projectnota werd het project voor de doortrekking in detail uitgewerkt tot een voorontwerp. De projectnota werd echter nooit goedgekeurd.

2015

Inhuldigen van 'de banaan', het **tweede deel** van de N171 tussen Krekelenberg en de A12 en de rotonde op de N171.

2019

Voor het **derde deel** van de N171 schrijft de Vlaamse overheid een nieuwe studie uit. Start onderzoek naar de milieueffecten en opmaak van een nieuwe projectnota.

2020

Opmaken van het **milieueffectenrapport** en de nieuwe **projectnota**.





# Milieueffectenrapport

## Wat?

Een project-milieueffectenrapport, kortweg project-MER, onderzoekt de **mogelijke effecten van een project op mens en milieu**. In dit geval onderzoekt het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de milieueffecten van het derde deel van de N171 tussen de Eikenstraat en het bestaande ronde punt op de N177 (boven de A12).

## Waarom?

In het project-MER onderzoeken we de **meest optimale uitvoering** van het project voor mens en milieu. Een goedgekeurd project-MER is een voorwaarde om een **omgevingsvergunning** te kunnen verkrijgen.

## Hoe?

Een project-MER start met een **aanmelding bij het Team MER**. Op die manier maken we kenbaar dat we een project-MER willen uitvoeren.

In het kader van de aanvraag stellen onafhankelijke onderzoekers een dossier op waarin ze het project en de **mogelijke alternatieven van de N171** beschrijven (alternatievenonderzoek).

Ook verduidelijken ze welke **milieueffecten** ze zullen onderzoeken en op welke manier (effectenstudie). De onderzoekers vragen uitdrukkelijk het advies van het Team MER over de inhoud van de aanvraag. Op die manier willen ze een **consensus** bereiken over de aanpak van het onderzoek en de vooropstelde methodologie.

Belangrijk om weten: de aanvraag is nog niet het effectieve onderzoek.

**Het geeft richting en omschrijft hoe het onderzoek zal worden uitgevoerd.** Pas na de goedkeuring en het advies van het Team MER, start het eigenlijke project-MER.

## Inspraak?

Burgers kunnen tijdens een publieke raadpleging gedurende 30 dagen **opmerkingen formuleren en bijkomende onderzoeksvragen suggereren**.

Hoe u dat precies kan doen, leest u op de volgende infopanelen.





# Alternatievenonderzoek

In een alternatievenonderzoek worden er op verschillende niveaus alternatieven beschouwd en afgetoetst op hun redelijkheid. We maken een onderscheid tussen locatiealternatieven en uitvoeringsalternatieven.



## Locatiealternatieven

Op het gewestplan is een brede **reservatiestrook** aangeduid. Die vormt de **juridische grond voor de doortrekking van de N171**.

Er werden drie alternatieve tracés ontworpen die alle drie voldoen aan de basisdoelstelling maar verschillen qua uitwerking (bv. kruispuntoplossing). De drie ontwikkelde tracés vallen volledig binnen deze strook, ongeveer in de as ervan. Afhankelijk van het gekozen tracé zijn er kleine aanpassingen om de negatieve impact op bewoning, serres of natuur te beperken. Elk eventueel alternatief tracé moet ook binnen de reservatiestrook blijven.

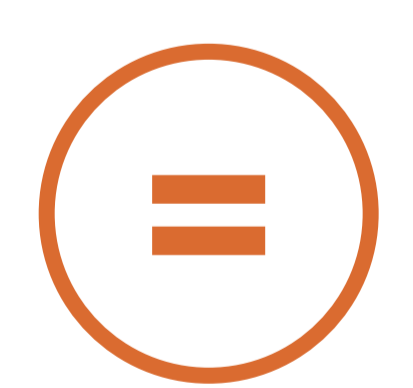


## Uitvoeringsalternatieven

Uitvoeringsalternatieven hebben betrekking op de exacte wijze van uitvoering van het project. De verschillende alternatieven vormen evenveel logische combinaties van bouwstenen. Daarbij speelt de wijze waarop het verkeer op de weg wordt georganiseerd een belangrijke rol. De onderzoekers zien drie logische combinaties van de verschillende uitvoeringsmogelijkheden of met andere woorden drie uitvoeringsalternatieven.

- **Het basisalternatief:** dit is het alternatief zoals het in 2009-2010 werd ontworpen.
- **Het doorstromingsalternatief**, waarbij de doorstroming op het nieuw aan te leggen traject centraal staat;
- **Het ontsluitingsalternatief**, waarbij de bestaande wijken op verschillende plaatsen rechtstreeks toegang krijgen tot de nieuwe weg.

Het staat iedereen vrij om nog andere uitvoeringsalternatieven te formuleren. Daarnaast bevatten de ontwerpen nog voorstellen voor de organisatie van het fietsverkeer en maatregelen die betrekking te hebben op het milderen van de negatieve effecten. Denk bijvoorbeeld aan een ander type wegdek, geluidsschermen of extra groen, wanneer onderzoek de noodzaak ervan zou uitwijzen.



## 0-alternatief

Om de effecten van de verschillende alternatieven goed in beeld te kunnen brengen, bekijken we ook een 0-alternatief. Dit houdt in dat de doortrekking van de N171 er niet komt en dat de **bestaande situatie**, eventueel met kleine aanpassingen, blijft bestaan.














## Effectenstudie

Nadat de ingesproken alternatieven op hun redelijkheid beoordeeld zijn, onderzoeken we in de eigenlijke effectenstudie de milieueffecten van het nieuwe stuk N171.

We doen dat zowel voor de huidige ontwerpen als voor de als redelijk beoordeelde alternatieven en varianten.

### Welke verschillende disciplines of effecten onderzoeken we?

Onafhankelijke experts voeren de effectenstudie uit en gaan daarbij grondig te werk. Ze onderzoeken de gevolgen voor verschillende aspecten of zogenaamde disciplines:

- |   |  |
|---|--|
|  Mens-Mobiliteit     |  Mens-Ruimtelijke aspecten                    |
|  Geluid & trillingen |  Biodiversiteit                               |
|  Lucht               |  Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie |
|  Bodem               |  Gezondheid                                   |
|  Water               |  |

### Hoe gaan we te werk?

#### 1 Studiegebied bepalen

Voor elke discipline bepalen we eerst het studiegebied. Dit is minstens het projectgebied en zijn directe omgeving, maar kan (vooral voor mobiliteit) ook ruimer zijn.

#### 2 Grondig onderzoek van de referentiesituatie

Vervolgens omschrijven we per discipline hoe we de referentiesituatie zullen onderzoeken.

De referentiesituatie is de toestand zonder het project (0-alternatief). Omdat de effecten van het project zich pas over enkele jaren zullen manifesteren, onderzoeken we de toestand in het jaar 2030.

#### 3 Effectbeoordeling geplande situatie

Experts beoordelen ten slotte per discipline het effect van de geplande situatie, m.a.w. de doortrekking van de N171. Elk effect krijgt een score van +3 tot -3. Hoe negatiever de score, hoe dwingender de milderende maatregelen.

#### 4 Milderende maatregelen

Wanneer significant negatieve effecten worden vastgesteld is het noodzakelijk om milderende maatregelen te voorzien. Die kunnen bestaan uit aanpassingen aan het ontwerp zelf (bv. ligging van het tracé, wegprofiel) of uit aanpassingen aan de omgeving (bv. geluidswal).





## Welke stappen moeten we nog zetten?

jan 2020

### Start: aanmelding en verzoek tot scoping bij Team MER

Het project-MER start met de opmaak van een aanmeldingsdossier en een verzoek tot scoping of advies. Dit dossier is ondertussen klaar en ingediend bij het Team MER. De opdrachtgever is het Agentschap Wegen en Verkeer, het onderzoek wordt uitgevoerd door studie bureau Tractebel.

### Infomarkt gevolgd door een publieke raadpleging

Tijdens een infomarkt wordt het dossier algemeen voorgesteld en kunnen geïnteresseerde burgers reageren.

Daarna ligt het aanmeldingsdossier gedurende 30 dagen ter inzage bij de betrokken gemeenten. Het is ook online raadpleegbaar via de website van het Team MER. In die periode krijgt het grote publiek inspraak en kan het bijkomende onderzoeksvragen stellen.

maart 2020

### Besluit aanmelding & scoping door Team MER

60 dagen na het indienen van het aanmeldingsdossier neemt het Team MER een beslissing en formuleert ze haar advies.

### Opmaak project-MER

De experts starten vervolgens met de effectieve opmaak van het project-MER, op basis van het aanmeldingsdocument en de adviezen van het Team MER. Via de AWW-website of digitale nieuwsbrief informeren wij u over de start van het onderzoek en de weerhouden adviezen van burgers en omwonenden.

mei 2020

### Indiening eerste versie ontwerp-project-MER

Het onderzoeksteam bezorgt een ontwerp van project-MER aan het Team MER en vraagt om het ontwerp-MER te bespreken met de bevoegde adviesinstanties.

### Beslissing voorlopige goedkeuring ontwerp-MER door Team MER

Na deze bespreking wordt het ontwerp-project-MER waar nodig aangepast en aangevuld en kan dit document (informeel) goedgekeurd worden door het Team MER.

sept 2020

### Afwegen van de alternatieven

In het onderzoek naar de N171 worden verschillende alternatieven onderzocht. Het project-MER levert belangrijke input aan de besluitnemers. Zij zullen echter niet enkel rekening houden met het MER, maar ook met de kostprijs, de inspraak van de betrokkenen.

dec 2020

### Opmaak projectnota

Voor het gekozen alternatief wordt een projectnota opgemaakt. In deze nota wordt het definitieve ontwerp besproken en aan de Projectstuurgroep<sup>1</sup> (PSG) voorgelegd. De leden van de PSG brengen hun aanbevelingen samen tot er een consensus is over het voorliggend dossier.

maart 2021

### Aanvraag omgevingsvergunning & openbaar onderzoek

Het ontwerp van project-MER wordt samen met de aanvraag voor de omgevingsvergunning ingediend bij het Departement Omgeving. Nadat het dossier ontvankelijk wordt verklaard, loopt er gedurende 30 dagen een openbaar onderzoek waarbij men formele bezwaarschriften kan indienen. Wij brengen u op de hoogte van het openbaar onderzoek en stellen het ontwerp opnieuw aan u voor.

### Start der werken

Het decreet Basisbereikbaarheid vereenvoudigt de projectwerking. In het verleden kwam de besluitvorming tot stand via de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) en de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC). Nu krijgt de besluitvorming op een eenvoudigere manier vorm, via één geïntegreerd overlegorgaan: de projectstuurgroep (PSG).





# Wat kan u doen tijdens de aanmelding?

## Aanmeldingsdossier inkijken

Het aanmeldingsdossier met scopingadvies ligt begin 2020 **gedurende 30 dagen ter inzage in de gemeentehuizen van Rumst en Aartselaar**.

U kan het ook online raadplegen via [www.mervlaanderen.be](http://www.mervlaanderen.be) > lopende inspraakprocedures of op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer.



## Wat kan u vragen tijdens deze periode?

Als inwoner kent u het projectgebied beter dan wie ook. U kan dan ook nuttige **vragen en suggesties overmaken** voor het onderzoek. U kan bijvoorbeeld:

- Uitvoeringsalternatieven formuleren en vragen om die te vergelijken met de bestaande alternatieven;
- Vragen om mogelijke effecten te onderzoeken die niet vermeld worden in de aanmelding;
- Wijzen op bepaalde aandachtspunten en gebieden in de omgeving van het project waarop het project een impact kan hebben en die niet vermeld staan in het dossier;
- Specifieke milderende maatregelen voorstellen.



## Wat is niet mogelijk tijdens deze periode?

U kan **geen formele bezwaarschriften** indienen tegen het project.

Dat kan later tijdens het openbaar onderzoek van de omgevingsvergunningsaanvraag.

## Hoe kan u reageren?

U kan uw suggesties aan ons bezorgen **via een inspraakformulier**.

Dat formulier vindt u vandaag achteraan in de zaal, of bij de betrokken gemeenten en op [www.mervlaanderen.be](http://www.mervlaanderen.be) > Hoe reageren?

U bezorgt ons uw inspraakformulier via:

- De inspraakbox achteraan de zaal.
- Team MER, Koning Albert II-laan 20, bus 8, 1000 Brussel.
- E-mail: [mer@vlaanderen.be](mailto:mer@vlaanderen.be).
- De betrokken gemeenten Rumst en Aartselaar.





**Vlaanderen**  
is wegen en verkeer

## Blijf op de hoogte!

### Projectwebsite

Op de projectpagina [www.wegenenverkeer.be/expreswegrumst](http://www.wegenenverkeer.be/expreswegrumst) vindt u alle nuttige info over de doortrekking van de N171 en de lopende procedures.

### Digitale nieuwsbrief

Schrijf u via de projectwebsite in op onze digitale nieuwsbrief en ontvang het laatste nieuws meteen in uw mailbox.

#### Opdrachtgever

**AGENTSCHAP  
WEGEN & VERKEER**

Agentschap Wegen  
en Verkeer  
Afdeling Antwerpen  
Lange Kievitstraat  
111-113 bus 41  
2018 Antwerpen

#### Studiebureau project-MER

**TRACTEBEL**  


Tractebel Engineering nv  
Van Immerseelstraat 66  
2018 Antwerpen

#### Betrokken gemeenten

 **RUMST**  
GEMEENTE

**Rumst**  
Koningin Astridplein 12  
2840 Rumst



AANGENAAM  
AARTSELAAR

**Aartselaar**  
Baron van Ertbornstraat 1  
2630 Aartselaar