



## **VRAGEN VOOR /OVER RINGLAND**

*Ringland kreeg van het Antwerpse stadsbestuur de kans om de 4 recente Ringland-studies op 2 juli ll. toe te lichten aan de leden van de gemeenteraad en de districtsraden. Nadien werden nog 155 vragen gesteld en schriftelijk beantwoord. Op dezelfde dag presenteerde Ringland de resultaten van de studies ook in het Vlaams parlement (zie [www](http://www.ringland.be)).*

*Dit document omvat alle vragen en antwoorden van beide raden, al zijn vergelijkbare vragen samengenomen en werden de vragen ook gehergroepeerd volgens thema. Komen achtereenvolgens aan bod: mobiliteit en ontwerp, leefbaarheid en gezondheid, stadsontwikkeling (groen en bebouwing) en tenslotte: kostprijs, stadsbonus, uitvoerbaarheid, realisatie, fasering.*

*Verder staan er af en toe verwijzingen in naar de krant die Ringland in april uitgaf naar aanleiding van de publicatie van de Ringland-studies en waarvan alle leden van de gemeente- en districtsraden een exemplaar ontvingen. De krant is ook te vinden op de Ringland-website.*

*Ook de plannen en de studies (met inbegrip van de 'compatibiliteitsstudie' die Ringland nadien nog maakte in het kader van de MER-procedure A102/R11bis) en alle vroegere publicaties (Uit de Ban van de Ring 2012, Ringlandkrant 2014) zijn nog steeds allemaal terugvinden op de Ringland-website. Wie nog extra vragen heeft, kan nog altijd terecht op: [www.ringland.be](http://www.ringland.be)*

*Ringland augustus 2015*



## **THEMA 1: MOBILITEIT EN ONTWERP**

### **1.1 DE RING**

#### **1.1.1**

**Afrit 'Sportpaleis' staat nu, zeker bij evenementen, vaak overvol. Nu zijn er verschillende rij-stroken voorzien. In het ontwerp van Ringland lijken dit aantal te worden teruggebracht. Kan u dit even toelichten?**

*De huidige situatie aan het Sportpaleis is op geen enkele manier te vergelijken met het Ringland-voorstel voor deze knoop. In dat model is niet het complex aan het Sportpaleis, maar dat aan de Groenendaallaan een hoofdknoop, die zowel aansluiting voorziet op de Stedelijke Ringweg (SRW) als op de Doorgaande Ringweg (DRW). De toegankelijkheid van het Sportpaleis wordt in dat model op verschillende manieren georganiseerd.*

*In eerste instantie via een grondig hertekende knoop Schijnpoort zelf, waarbij de snellere afwikkeling van de verkeersknoop centraal staat. Ten tweede wordt een alternatieve ontsluiting van de parking achter het Sportpaleis mogelijk door gebruik te maken van de Nieuwe Singel.*

*Complicerende factor in het compact en helder vormgeven van deze knoop vandaag, is de aanzet van de Oosterweelknoop die hier start en het feit dat de doortrekking van de Nieuwe Singel niet voorzien is in de BAM-plannen. Vandaar ook het voorstel van Ringland om de bijkomende Scheldekruising meer noordelijk te voorzien (zie compatibiliteitsstudie).*

*De huidige congestie heeft ook te maken met de vele weefbewegingen die nog plaatsvinden voorbij de knoop van de Ring met de E314. Binnen het systeem van Ringland zijn deze gevaarlijke weefbewegingen niet meer mogelijk.*

*Ringland is verder ook voorstander van de aanleg van de A102 met inbegrip van een verknoping ter hoogte van Bisschoppenhoflaan, teneinde niet alleen zoveel mogelijk doorgaand vrachtverkeer weg te halen uit de omgeving Schijnpoort maar ook een betere ontsluiting te voorzien voor de bedrijvigheid rond het Albertkanaal.*

*Tenslotte is het in een globaal mobiliteitsbeleid van groot belang, om de parkeerdruk zeker bij grote evenementen niet te concentreren vlakbij de bestemming, maar deze op verdere afstanden te doseren. Het Sportpaleis doet op dat vlak al grote inspanningen, dat maakt dat hoe langer hoe meer bezoekers met het openbaar vervoer komen (parkeren verderaf,*



*overstappen op de tram). Door de uitbouw van het netwerk van openbaar vervoer kunnen die inspanningen nog opgedreven worden (zie krant P 18-19-20).*

### **1.1.2**

**Is het nieuw op- en afritten complex aan het Sportpaleis compatibel met Ringland? BAM zegt vanavond van wel.**

*Beide zijn helemaal niet compatibel. De Hollandse knoop is veel te complex en neemt ontzettend veel ruimte in beslag, het zelfde geldt overigens voor de Oosterweelknoop aan het Noord-kasteel. Als de omgeving van het Sportpaleis (zoals BAM zegt) later nog zou overkapt worden, blijft die Hollandse knoop liggen. Daarom pleit Ringland ervoor het geheel ineens op te lossen, vertrekkend vanuit een sterk ontwerp (veel compacter en met een Scheldekrusing die meer noordelijk gelegen is). Omgeving heeft dergelijk ontwerpvoorstel uitgewerkt.*

### **1.1.3**

**Alle tramlijnen in Antwerpen maken gebruik van de bruggen over de Singel/Ring. Hoe ziet u de concrete oplossing hiervan?**

*Aan deze situatie hoeft in feite niets te veranderen. Het netwerk van tramlijnen dient in de hele agglomeratie nog uitgebreid te worden, ook met een Singeltram bijvoorbeeld, maar de bestaande radiale lijnen die de Ring dwarsen blijven uiteraard bestaan. Deze zeer goed bereikbare knooppunten zijn voor het duurzame stadsverkeer zelfs erg belangrijk. Bij de verdere stadsontwikkeling die mogelijk wordt dankzij Ringland, zijn de belangrijkste nieuwe functies juist rond deze knooppunten te voorzien. Bij de uitvoering van de werken zelf, is het misschien wel noodzakelijk bepaalde tramlijnen tijdelijk te onderbreken en te vervangen door buslijnen, om de aanpassingen aan de bruggen zelf te kunnen realiseren (krant P 18-19-20).*

### **1.1.4**

**Als ik het goed begrepen heb, wordt in uw plan de Ring breder. Is daar op elk stuk plaats voor? Wat gebeurt er met de bestaande bruggen over de Ring?**

*Afhankelijk van de definitieve keuze voor het aantal rijstroken (te bepalen in samenhang met andere extra infrastructuur zoals de A102 en de uitbouw van het netwerk van openbaar vervoer en afhankelijk van de toegelaten interpretatie van de Europese tunnelrichtlijnen) en na de doorrekeningen die nog moeten volgen, kan de Ring eventueel smaller worden dan nu*





*in het Ringland-concept is uitgetekend. Maar ook de 'brede Ring' die nu getekend is, past overall binnen de huidige 'zate'.*



*Hier en daar wordt het talud wel mee ingenomen, maar dat stelt geen problemen. De bestaande bruggen over de Ring blijven verbindingen tussen kernstad en voorstad, ook met inbegrip van de tramlijnen. Tijdens de werken is het wel mogelijk dat tijdelijke maatregelen moeten genomen worden (omleidingen, vervanging van trams door bussen) om de werken te kunnen uitvoeren (zie krant P 18-19-20).*

#### **1.1.5**

**Tot op heden heb ik nog geen gedetailleerde plannen gezien van Ringland, meer specifiek ter hoogte van het Sportpaleis waar de Ring breder wordt. Hoe vangt u bijvoorbeeld de verbreding van de Schijnpoort (15m) op? Hoe zullen de voorziene 18 rijstroken daar aangelegd worden? Dit lijkt moeilijk realiseerbaar, rekening houdend met de bestaande bebouwing. Bestaan daar uitgewerkte plannen van? Kunnen de raadsleden deze inkijken?**

*De Ringland-plannen zijn te bekijken op onze website. De 18 rijstroken in het voorliggende ontwerp, zijn een gevolg van het rigoreus toepassen van de Europese tunnelrichtlijnen. Indien we de richtlijnen soepeler mogen hanteren (wat de BAM doet) kan het aantal rijstroken verminderen. Wat nu is ingetekend kan echter wel degelijk binnen de breedte van de huidige Ring gerealiseerd worden.*

*De tunnelwand die ontstaat langs het Lobroekdok willen we aangrijpen om langs het water een zeer publieke plek te creëren, geflankeerd door de Nieuwe Singel die als een boulevard de ruimte tussen Sportpaleis en Lobroekdok zal structureren.*

#### **1.1.6**

**Wat doet u met de premetrokker aan de Stenenbrug?**

*Net zoals de premetrokker aan het Schijnpoort zijn we er vanuit gegaan dat we die handhaven. Omdat we geen exacte gegevens hebben over de juiste ligging, zijn we er veiligheids-halve vanuit gegaan om met de tunnels niet dieper te gaan dan de huidige Ring. Op die manier willen we voorkomen de premetroktunnel te raken, laat staan deze te moeten verleggen.*

#### **1.1.7**

**De zogenaamde sleuf die BAM dacht aan te leggen ter hoogte van het Sportpaleis blijkt uiteindelijk veel minder diep te kunnen omwille van de metrokker die daar ligt. En dus komt de bovenrand van de sleuf niet onder, maar 1,8 meter boven het maaiveld te liggen.**



## **Hoe zit dat met Ringland? Hoe gaat Ringland dat probleem van de metrokoker aanpakken?**

*Net om die redenen pleiten wij ervoor om de sleuf te overkappen en geen anonieme wand te creëren in de richting van het Lobroekdok (al of niet vergroend) en het Sportpaleis. Door de wanden stedenbouwkundig in te passen en onderdeel te maken van de toekomstige ontwikkeling van Lobroekdok en omgeving voorkomen we een scenario Boomssteenweg te Boom. Verder onderzoek moet uitwijzen of het al dan niet aansluiten van de Oosterweelknoop een invloed zal hebben op de lengte van de wand. Indien we Oosterweel niet aansluiten op deze plek (cfr voorstel Ringland) kunnen we sneller dalen na het kruisen van de premetrotunnel en daardoor de impact van de noodzakelijke wand minimaliseren.*

### **1.1.8**

**Een overkapping van de ganse Ring in het Ringland-concept zal de Ring ondergronds breder maken. Is daar op elk stuk van de Ring voldoende plaats voor? Wat met de bestaande bruggen over de Ring?**

*In de snedes die gemaakt zijn, blijkt duidelijk dat het profiel van Ringland overal past binnen het profiel van het huidige Ringlandschap. We hebben zoveel mogelijk de as van de huidige weg gehanteerd om het nieuwe profiel te positioneren. Enkel ter hoogte van Berchem station schuiven we op om het treinspoor te ontzien. De bruggen verdwijnen allemaal in het concept van Ringland. Ze worden allemaal onderdeel van het nieuwe 'maaiveld', met eenvoudige kruispunten met de Nieuwe Singel die midden op de middelste kokers terecht komt.*

### **1.1.9**

**Kunnen er 18 rijstroken tot hun recht komen gezien de bestaande gebouwen en situatie? Zijn er huidige gebouwen die moeten verdwijnen?**

*De 18 rijstroken zijn een gevolg van het rigoreus toepassen van de tunnelrichtlijnen. Indien we de richtlijnen soepeler mogen hanteren (wat de BAM doet) kunnen het aantal rijstroken verminderen. Wat nu is ingetekend kan echter wel degelijk binnen de breedte van de huidige Ring gerealiseerd worden, geen enkel gebouw moet verdwijnen.*

### **1.1.10**

**De aansluitingscomplexen moeten in tunnels gestopt worden, met tunnels tot niveau -2. Hebt u daar tekeningen of modellen voor?**



*De tekeningen van de 'fly-unders' en de gehele knooppunten zijn ter beschikking gesteld van de stad en de BAM. We gaan er vanuit dat via deze kanalen de nodige info kan worden bezorgd. Via de website van Ringland zijn die plannen eveneens in te kijken.*

#### **1.1.11**

##### **Wat is uw plan voor alle nutsleidingen die nu in/onder de Ring lopen?**

*Doordat het Ringland-concept niet dieper ligt dan de huidige Ringweg, zijn er geen problemen te verwachten voor de kruisende leidingen. Voor de leidingen die in de taluds van de Ring liggen hangt het er helemaal van af op welke diepte die liggen, maar tot op heden zijn deze gegevens ons niet ter beschikking gesteld. Uit ervaring weten we dat de grote transportleidingen die nu in de wegzate liggen, ook in het plan van Ringland te handhaven zijn. De mate waarin het pompsysteem voor de Ring gehandhaafd zal moeten blijven is onzeker.*

#### **1.1.12**

##### **Hoe breed is Ringland ter hoogte van de Polygoonstraat? Hoever schuift het complex op richting de straat, aangezien aan de overkant het ringspoor de manoeuvreerruimte beperkt?**

*Ter hoogte van de Polygoonstraat is de ruimte inderdaad beperkt. In de snede die voor deze plek opgemaakt werd, blijkt dat enkel het talud aan de wegzijde nodig is om de noodzakelijke verbreding op dit punt op te vangen, de volkstuinten blijven dus zeker gespaard. Deze inname wordt ruimschoots gecompenseerd doordat de Ring en de Nieuwe Singel hier letterlijk onder het maaiveld verdwijnen.*

#### **1.1.13**

##### **Hoe plant u de kruising(en) van het Albertkanaal in?**

*Eenvoudige korte tunnels onder het kanaal door, helemaal niet zo ingewikkeld als de dubbel-gestapelde tunnels uit het Oosterweelproject, die bovendien afbuigen in het kanaal zelf om zo naar de Oosterweelknoop te gaan. In het Ringland-plan liggen de knooppunten ver genoeg van het kanaal verwijderd (Sportpaleis en Groenendaallaan).*

*Ook de eventuele bijkomende Scheldekruising is veel eenvoudiger (en goedkoper) te realiseren, meer naar het noorden. De ontsluiting van de haven zal daar ook veel beter zijn.*





*Nu ligt die op het meest zuidelijke punt ervan, dicht bij de stad, beide aspecten zijn negatief (zie ook Ring-land-compatibiliteitsstudie).*

#### **1.1.14**

**Kan de Craeybeckxtunnel blijven staan als auto's van +1 naar -2 moeten geraken?**

*De Craeybeckxtunnel bevindt zich vandaag al op niveau -1 dus verder dalen naar -2 is perfect mogelijk. Het vergt uiteraard een aanpassing aan het hele aansluitingscomplex op de Ring, maar aan de Craeybeckxtunnel zelf moet er helemaal niets veranderen (hoogstens nadien de belijning en signalisatie).*

#### **1.1.15**

**Kunnen de spoorwegbruggen bij Berchem Station behouden blijven? Kan het lage deel van het Ringspoor behouden blijven of moet dit opschuiven?**

*In de uitwerking die nu voorligt zijn het Ringspoor en de spoorwegbruggen behouden. Om dit te realiseren schuiven de tunnels van Ringland een beetje op, zodat ze op deze plek niet meer de huidige as van de weg volgen. Door de Nieuwe Singel op het traject tussen de Grotesteenweg en de Borsbeekbrug ook ondergronds te brengen, kunnen de spoorwegbruggen die over de Ring lopen behouden blijven. Als dat niet zou gebeuren, zou dit betekenen dat de Ring gedeeltelijk dieper zou moeten worden aangelegd dan vandaag. Dat zou in principe wel kunnen, maar is natuurlijk omslachtiger (en duurder) in de uitvoering.*

#### **1.1.16**

**Wat zijn de hellingsgraden voor het verkeer dat van de E19 naar Gent de Ring op wil rijden? Wat zijn de hellingsgraden voor het verkeer dat van Hasselt naar Gent wil rijden?**

*Alle hellingsgraden zijn conform de CROW (Nederlands kennisplatform en netwerkorganisatie voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) en ROA (richtlijnen ontwerp auto-snelwegen). Ringland stelt wel voor om het gedeelte van de E17 richting Gent, tot voorbij Zwijndrecht naar -1 te brengen, zodat de overlast (geluid en fijn stof) ter hoogte van Zwijndrecht ook kan aangepakt worden. Daardoor zullen de hoogteverschillen die moeten overwonnen worden ook verminderen (wat onder meer voor vrachtverkeer een voordeel is).*





## **1.2 DE SINGEL**

### **1.2.1**

#### **De huidige Singel: welk profiel neemt die aan in het Ringlandproject?**

*De functie van de huidige Singel wordt overgenomen door de Nieuwe Singel, bovenop het dak van de Stedelijke Ringweg. De huidige Singel kan daardoor 'beperkt' worden tot een wijk-verzamelweg voor de verschillende wijken die er aan grenzen. Het verkeer op dergelijke wijk-verzamelweg kan op een 2x1 rijweg worden afgewikkeld (vergelijkbaar met de huidige situatie aan de 'binnenzijde' van het Villegaspark in Berchem bijvoorbeeld).*

### **1.2.2**

#### **Hoe heeft u de kruispunten op de Singel ingepland?**

*Door de Nieuwe Singel bovenop de Stedelijke Ringweg (SRW) te positioneren zorgen we voor een compacte organisatie van de kruispunten boven op het dak van de tunnels. Door te kiezen voor echte verkeerspleinen met een grote verwerkingscapaciteit en dynamische sturing, verhoogt de efficiencygraad van de kruispunten gevoelig. Waar het niet nodig is, worden eenvoudige (al of niet lichtengeregelde) kruispunten voorzien.*

### **1.2.3**

#### **Hoeveel bijkomende ruimte dient voorzien te worden voor de op- en afritten, zowel in de tunnels als ter hoogte van het maaiveld?**

*Afhankelijk van de gekozen kruispuntoplossing (zie tekeningen) zullen er extra opstelstroken nodig zijn bij verkeerslichtenregeling om een vlotte afwikkeling te garanderen. Anderzijds is het zeer duidelijk dat de ruimte-inname véél kleiner zal zijn dan vandaag het geval is. De vergelijking van de situatie voor en na (zie website) maakt dit erg duidelijk.*



### **1.3 EEN DERDE SCHELDEKRUISSING?**

#### **1.3.1**

**Is een 3e Scheldekruising, zoals in het BAM-tracé, nodig? Zullen de files niet voldoende opgelost zijn met het Ringland-plan zodat een 3e Scheldekruising niet meer nodig is?**

*Ringland pleit alleszins voor prioriteit voor de volledige overkapping van de Ring, omdat dit concept veel meer oplost dan de Oosterweelverbinding, dat de files hoogstens 'stabiliseert' en niets verbetert aan de leefbaarheid in de hele Ringzone. Bovendien biedt Ringland een oplossing voor de problemen inzake slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast en extra kansen voor stadsontwikkeling (groentekort, extra woningen en allerlei functies en voorzieningen), terwijl de Scheldekruising op dat vlak geen opportuniteiten biedt.*

*Ringland pleit er bij de regering ook voor om het eigen concept apart te laten doorrekenen door het Vlaams Verkeerscentrum, teneinde na te gaan of er na de realisatie van Ringland inderdaad nog problemen zijn. Zo ja, kan er voor ons een extra Scheldekruising bij, zoals in ons compatibiliteitsonderzoek aangetoond, kan die dan best naar het noorden opschuiven, weg van het BAM-tracé. Het huidige tracé is namelijk niet compatibel met het Ringlandmodel.*

#### **1.3.2**

**Als Oosterweel de mobiliteit niet oplost, hoe kan u dan zonder derde Schelde-verbinding meer capaciteit creëren?**

*Oosterweel lost de mobiliteit niet op waar het probleem zich hoofdzakelijk stelt, met name op het centrale deel van de Ring. Dat is juist een van de grote voordelen van Ringland en een van de belangrijkste redenen (naast geluid en fijn stof bv) om inderdaad de hoogste prioriteit te geven aan Ringland ten opzichte van Oosterweel (zie krant P 16-17).*

*Wat de capaciteit van de Scheldekruising betreft hanteren wij de volgende redenering: vandaag komen er op Linkeroever vanuit Gent 3 rijstroken via de E17 en 2 via de E34 (Expresweg). Samen zijn dat 5 rijstroken, even veel als de Kennedytunnel en de Liefkenshoektunnel samen. De capaciteit van de huidige Scheldekruisingen is dus in evenwicht met de 'aanvoercapaciteit'. Vandaar de twijfel over de noodzaak aan een bijkomende Scheldekruising. Verdere doorrekeningen (rekening houdend met Ringland) moeten deze noodzaak verder aantonen.*



*De reorganisatie van de snelwegen op Linkeroever (afschaffen 3 linkse inritten) verdient prioriteit en zal het probleem daar grotendeels oplossen (krant P 17). Indien daarna nog nodig, kan een bijkomende Scheldekruising voor ons zeker, als 'sluitstuk' van het hele verhaal en meer noordelijk dan de huidige Oosterweelverbinding.*

### **1.3.3**

**De Kennedytunnel blijft het zwakke punt. De R1 op Rechteroever krijgt met Ringland extra capaciteit. Waarom wel extra capaciteit aanbieden op R1 en geen op de Scheldekruising? Waarom extra capaciteit creëren op de Ring, wat ook weer extra verkeer gaat aantrekken?**

*De extra capaciteit op de Ring is in eerste instantie het gevolg van veiligheidsrichtlijnen in tunnels, waarbij er geen rijstrook zomaar mag 'verdwijnen'. Als de Europese tunnelrichtlijnen anders mogen worden geïnterpreteerd (cfr BAM), kan het aantal rijstroken hier en daar mogelijk nog verminderen.*

*Tegelijkertijd bestaat de essentie van het Ringland-concept er in om naast een overkapping van de autoweg op zich, een Stedelijke Ringweg te combineren met een Doorgaande Ringweg. Nieuwe infrastructuur rendeert beter naargelang deze zich situeert in het centrum van de verplaatsingspatronen van het Antwerpse. Op dat vlak scoort Ringland ideaal, omdat net het drukste deel van de Ring (tussen Berchem en Borgerhout) ook de grootste capaciteit krijgt. Die ruime capaciteit staat er mede garant voor dat er geen files zullen staan in de tunnels zelf (dus nog minder luchtvervuiling).*

*De bemerking dat teveel capaciteit extra verkeer aantrekt klopt wel degelijk, daarom ons pleidooi om het globale mobiliteitsverhaal aan te pakken, het openbaar-vervoernetwerk veel beter uit te bouwen en de auto-capaciteit goed te doseren, in functie van een goed evenwicht en de nagestreefde modal split (max 50% verplaatsingen in de agglomeratie per auto). Mede om die reden pleiten wij er absoluut voor om de capaciteit van de aanvoerwegen naar Antwerpen zeker niet op te drijven (krant P 16-17-18-19).*

*Naast het pure hardware-verhaal (aanbieden van een veilige multimodale infrastructuur) is er de noodzaak om met software (rekeningrijden gecombineerd met de stadsbonus bijvoorbeeld), het verkeer optimaal te doseren en te sturen (zie krant P 24-25).*

*De capaciteitsverhoging van de Scheldekruisingen was geen onderzoeksvraag aan Vectris en zij hebben zich daar ook niet echt over uitgesproken. De vraag of de capaciteit van de Scheldekruisingen voldoet is trouwens van een andere orde (zie hoger). De reorganisatie van de snelwegen op Linkeroever (afschaffen linkse inritten) moet het grootste probleem daar oplossen (krant P 17).*

### **1.3.4**



**Hoe gebeurt de aansluiting met de Kennedytunnel? Op dit moment is dit een flessenhals en dat zal een flessenhals blijven? Op welke manier kan Ringland dit verbeteren?**

*Vertrekkend van de Kennedytunnel (3 rijstroken) volgt een splitsing, 2 naar de DRW, 1 naar de SRW. Zodra er inritten bijkomen (van op de kaaien) is er een extra rijstrook. Verderop blijft dit op de SRW behouden, om het systeem robuuster te maken. Verder blijft het systeem consequent, één rijvak 'voegt uit', een ander 'voegt in', het aantal blijft constant. Tussen E313 en E19 is nog een extra vak voorzien, omdat dit het drukste stuk is.*

*In omgekeerde richting is hetzelfde principe gehanteerd. Daar wordt het aantal rijstroken (en dus ook de capaciteit) stelselmatig 'afgebouwd, zodat uiteindelijk ook maar 3 rijstroken de Kennedytunnel inrijden (voor meer tekst en uitleg, met schema's, zie krant P 8-9).*

**1.3.5**

**Is een 3e Scheldekruising opgenomen in de plannen? Zo ja, op hoeveel is deze begroot?**

*Ringland heeft geen aparte berekeningen gemaakt voor de extra Scheldekruising. BAM stelt een bedrag van 3 miljard voorop, dat is volgens ons optimistisch ingeschat, gezien de zeer complexe uitvoeringsmethodes, gevolg van de gestapelde tunnels in de bedding van het Albertkanaal-Straatsburgdok. Als zowel Ringland als de Scheldekruising moeten worden gebouwd, ... moet de stadsbonus misschien verdubbelen. Anderzijds voorziet de Vlaamse regering de realisatie van Oosterweel nu in de reguliere begroting, een deel van de realisatie (ook van Ringland) kan uiteraard ook zo betaald worden.*

**1.3.6**

**Zonder extra Scheldeverbinding maakt men nog vaak nodeloos extra kilometers. Scheiden doorgaand/stadsverkeer zal hiervoor niet helpen?**

*De Oosterweelverbinding of een andere Scheldekruising (anders dan de Kennedytunnel) ligt niet op de kortste route voor het merendeel van het herkomst- en bestemmingsverkeer in en om Antwerpen. Dit levert voor de meeste verplaatsingen reeds een 'omrij-beweging' op, behalve voor het doorgaand vrachtverkeer op de as Noord-West (van Nederland richting Gent-Calais). Maar de Ring is maar voor één derde belast door doorgaand verkeer.*

*De derde Scheldekruisingen trekken overigens niet genoeg verkeer van de bestaande Ring weg om die filevrij te maken. Daarom ontstaat in de doorrekeningen het fenomeen van mensen die de file op de zuidwestelijke ring vermijden door vanuit A12 en E19 rond te rijden langs de*



*Kennedy- én de Oosterweeltunnel (of omgekeerd), in de rapporten beschreven als de 'dubbele Scheldekruisingen' (voor Oosterweel-Noord overigens al veel minder het geval).*

*Een extra Scheldekruising zal vooral nodig worden voor personenverkeer, ten gevolge van de groei van tewerkstelling in de haven op Linkeroever (voor zover er niets gebeurt voor het woon-werkverkeer via openbaar vervoer bijvoorbeeld) en voor toenemend vrachtverkeer van en naar de haven op Linkeroever en het oosten. Daarom is een noordelijker gelegen Scheldekruising interessanter omdat die, in combinatie met de A102 wel veel vrachtverkeer van de Ring haalt. De Liefkenshoektunnel wordt daarvoor nu onderbenut, onder meer door de tolheffing en omrij-bewegingen via de Kennedytunnel.*

## **1.4 COMPATIBILITEIT**

### **1.4.1**

**Is de volledige overkapping van Ringland compatibel met het BAM-tracé? Zoniet, waarom niet? Is Ringland compatibel met de Hollandse Knoop uit het BAM-tracé? Heeft de Europese Tunnelrichtlijn hier iets mee te maken?**

*Ringland is niet compatibel met het BAM-tracé. Een systeem van gescheiden tunnels kan niet ineens ophouden en zomaar overgaan in een gemengd systeem. Als dat toch gebeurt, ontstaan vanzelf nieuwe weefbewegingen, conflicten, onveiligheid en files. Om dat aan te tonen publiceerde Ringland in juni (in het kader van de MER-procedure A102/R11bis) een uitvoerig rapport over de mogelijke compatibiliteit tussen Ringland en Oosterweel. Dat onderzoekt verschillende mogelijkheden en komt tot de conclusie dat het opschuiven van een eventuele derde Scheldekruising naar het noorden wenselijk is. Het volledige rapport is terug te vinden op de website van Ringland. De Hollandse Knoop en de Oosterweelknoop zijn veel te complex en ruimtelijk niet goed ontworpen. Ze nemen veel te veel plaats in. Als gekozen wordt voor een volledige overkapping, kan de Hollandse knoop er helemaal anders uitzien (zie voorstel Ringland), het zou de hele omgeving sterk ten goede komen.*

### **1.4.2**

**Is de volledige overkapping van Ringland compatibel met het BAM-tracé? Op welke punten en om welke redenen niet? Is Ringland compatibel met de Hollandse Knoop/Noordersingel? Owv technische redenen? Owv Europese richtlijn?**



*Ringland is niet compatibel met het BAM-tracé. Een systeem van gescheiden tunnels kan niet ineens ophouden en zomaar overgaan in een gemengd systeem. Als dat toch gebeurt, ontstaan vanzelf nieuwe weefbewegingen, conflicten, onveiligheid en files.*

*Om dat aan te tonen publiceerde Ringland in juni II. (in het kader van de MER-procedure A102/R11bis) een uitvoerig rapport. Dat onderzoekt verschillende mogelijkheden en komt tot de conclusie dat het opschuiven van een eventuele derde Scheldekrusing naar het noorden wenselijk is.*

*De Hollandse Knoop en de Oosterweelknoop zijn bovendien veel te complex en ruimtelijk niet goed ontworpen. Ze nemen veel te veel plaats in. Als gekozen wordt voor een volledige overkapping, kan de Hollandse knoop er helemaal anders uitzien (zie voorstel Ringland), het zou de hele omgeving, zowel in de kernstad (Borgerhout, Stuivenberg) als in de voorstad (Deurne, Merksem), erg ten goede komen (zie compatibiliteitsstudie Ringland-Oosterweel).*

#### **1.4.3**

**Jan Van Rensbergen zei dat BAM op basis van onderzoek geen probleem ziet in de combineerbaarheid van het Ringlandconcept met het Oosterweeltracé. Ringland zei dat het niet te combineren valt. Heeft Ringland de studies gezien van BAM die de combinatie wel mogelijk ziet, en wat is uw evaluatie daarvan?**

*In het kader van de MER-procedure A102/R11bis is aan Ringland zelf gevraagd, deze compati-biliteit te onderzoeken. Dit rapport is ingediend, begin juni II. Het is terug te vinden op onze website. De belangrijkste vaststelling is dat BAM nooit heeft aangetoond hoe een systeem van gescheiden tunnels ineens kan ophouden en overgaan in een gemengd systeem. Het is dan ook niet correct om dit zomaar te stellen, dat scheidt alleen maar verwarring.*

#### **1.4.4**

**Wat vind je van het laatste overkappingsonderzoek van de Stad waarbij de essentie van het Ringland-concept, buiten de volledige overkapping, de scheiding van stedelijk en doorgaand verkeer niet gebeurd is? Hoe schat je daarbij, vanuit wat de studies over Ringland leren, de al of niet verbetering van de mobiliteit in?**

*Na het verschijnen van de 2<sup>e</sup> overkappingsstudie van de stad Antwerpen (juni 2015), publiceerde Ringland een persbericht (zie bijlage). Kort samengevat komt het hier op neer: De laatste studie van de stad negeert de eigen conclusies uit het eerste overkappingsonderzoek van de stad Antwerpen (juni 2012). Het voorziet immers louter in*





*fragmentaire overkappingen en laat uitschijnen dat dit een groeimodel kan zijn naar een zo groot mogelijke overkapping.*

*Er wordt echter niets voorzien voor de herstructurering van de Ring, volgens de 1<sup>e</sup> studie nochtans net noodzakelijk om tot overkapping te kunnen overgaan.*

*Zonder aangepast verkeersmodel (waar in- en uitritten bv), blijft de huidige onveilige situatie (die veel files veroorzaakt) gewoon bestaan. Het grote voordeel uit Ringland, met name de situering van de Nieuwe Singel, verder van de bebouwing weg, midden op het dak van de tunnels, kan in dergelijk gefragmenteerd concept nooit gerealiseerd worden.*

*Ook voor de verkeersknooppunten is in de studie van de stad niets voorzien. De problemen inzake geluid en luchtkwaliteit zullen dan ook alleen op enkele beperkte plekken verbeteren, maar voor het geheel van de stad zal er niets fundamenteels veranderen (zie ook toelichting Dr Avonts in het Vlaams parlement op 2 juli, waarbij hij stelt dat een concept met gefragmenteerde overkappingen het probleem van de slechte lucht nog zal verergeren).*

#### **1.4.5**

##### **Quid ontsluiting Eilandje en zuidelijke haven?**

*Het Oosterweelknooppunt is erg slecht gelegen voor de ontsluiting van de haven. Het ligt namelijk op het meest zuidelijke punt ervan en bovendien vlak bij de stad. Ringland pleit er voor om de ontsluiting van de haven noordelijker te voorzien, al of niet in combinatie met een bijkomende Scheldekruising die eveneens noordelijk zou moeten gepland worden.*

*Omdat er in de BAM-plannen geen toegang tot de Oosterweelverbinding mogelijk is van aan het kruispunt van de Groenendaallaan, zal er veel sluipverkeer door het Eilandje en door Merksem blijven rijden, naar de Oosterweelknoop. Dat is ten allen prijze te vermijden.*

*In de Ringlandplannen is een volledig knooppunt voorzien, zowel aan de Groenendaallaan (ook voor vrachtverkeer) als aan het Sportpaleis (max 3,5t). Dat zorgt voor een optimale ontsluiting van het Eilandje. Er is daarnaast geen verkeer dat 'door' het Eilandje moet, met andere woorden, hier kan het verkeer beperkt blijven tot het lokale bestemmingsverkeer.*

## **1.5 PRIORITEIT VOOR RINGLAND**

### **1.5.1**

**De studie van Vectris heeft aangetoond dat Ringland de files oplost, een derde Scheldekruising zoals het BAM-tracé niet. Allebei de projecten kosten meer dan 3 miljard. Waar moet volgens u mee begonnen worden? Ringland of een derde Scheldekruising?**





*Ringland pleit voor de prioriteit voor de overkapping. Alleen dat concept kan tegelijkertijd de mobiliteit helpen oplossen (Ringland scoort op dat vlak inderdaad merklijk beter dan Oosterweel), de leefbaarheid verbeteren (dat probleem stelt zich in de hele Ringzone, Oosterweel verhelpt daar niets aan) en de stadsontwikkeling echt ten goede komen (ook daar levert Oosterweel géén bijdrage).*

*Een bijkomende Scheldekruising zien we hoogstens als 'sluitstuk' van het hele verhaal. Als uit verdere doorrekeningen zou blijken dat de noodzaak toch niet echt overeind blijft, kunnen deze kosten uitgespaard blijven, als dat wel het geval is dient een financieringsplan opgesteld dat op termijn voorziet in beide projecten. De voorstellen inzake rekeningrijden bieden op dat vlak alleszins nog mogelijkheden.*

### **1.5.2**

#### **Is de aanleg van de A102 nodig in het Ringland-verhaal?**

*De aanleg van de A102, is volgens Ringland erg zinvol. Wij zijn ook sterk overtuigd van de grote compatibiliteit tussen beide. Een studie in opdracht van de provincie toonde aan dat de A102 ook zeer zinvol is voor de ontsluiting van de bedrijvigheid rond het Albertkanaal, tenminste als in de omgeving van de Bisschoppenhoflaan en het kanaal een in- en uitrit voorzien wordt.*

*Dat extra-complex zou het 'nut' van de A102 vergroten. Uit overige studies van het Vlaams Verkeerscentrum blijkt namelijk dat de A102 als bypass voor de Ring wel zinvol is, omdat vrachtverkeer van en naar de haven en/of het Ruhrgebied op die manier de noordelijke stadsring kan vermijden, maar alleen daarvoor zou die A102 onvoldoende benut worden. Het extra aansluitingscomplex zou bovendien het sluipverkeer sterk verminderen, zowel in Deurne-noord zelf, als in Merksem, Wijnegem en Schoten.*

*In de planning moet nog uitgemaakt worden of de A102 niet sneller kan gerealiseerd worden dan de overkapping (of parallel ermee). Dat zou meer alternatieven bieden tijdens de bouw van Ringland, de planning van de werken op de noordelijke Ring kan eenvoudiger worden. Het mag volgens ons echter geen uitstel van Ringland betekenen.*

### **1.5.3**

#### **Is het aanleggen van de R11bis een oplossing voor het ontlasten van de Ring?**

*De R11bis zou erg weinig verkeer wegtrekken van de Ring. Omdat het verkeer op de Ring ongeveer driekwart bestaat uit verkeer dat herkomst en bestemming heeft in Antwerpen zelf*



*of in de Antwerpse agglomeratie, ligt die R11 te ver van het zwaartepunt van die bewegingen. Daarenboven ontsluit de R11 bis minder bestemmingen dan het noorden van Antwerpen (Merksem, Deurne) en het zuiden (Hoboken, Wilrijk). Ook inzake vrachtverkeer biedt de R11bis geen oplossing, omdat de meeste stromen van zwaar verkeer oost-west verlopen (veel minder richting Brussel) en dus uiteindelijk toch door de Kennedy-tunnel moeten.*

## **1.6 CAPACITEIT**

### **1.6.1**

**Doel van een ingreep op de Ring is ten eerste toch de vermindering van de files? Uit de presentatie blijkt dat Ringland de capaciteit verhoogt, vnl. door scheiding van het verkeer. Is er een vergelijking tegenover BAM? Gaat de capaciteit daar ook omhoog? Wat zijn de verhoudingen?**

*Uit de simulaties van de Oosterweelverbinding door het Vlaams Verkeerscentrum (voor het jaar 2020) blijkt dat zowel het centraal deel van de Ring (tussen Berchem en Borgerhout), als de Kennedytunnel, een bottle neck blijven. De Oosterweelverbinding tempert de groei van de files maar lost deze zeker niet op.*

*Ringland daarentegen biedt wel extra capaciteit waar de druk vandaag het grootst is, met name op de Ring tussen Berchem en Borgerhout. Voor Linkeroever ligt het probleem elders, met name bij het 3x links invoegen (zie ook elders). De ingreep van Ringland biedt verder een resoluut antwoord op de milieuproblematiek van de bestaande Ring en creëert zeer veel nieuwe stedelijke ruimte.*

*Een andere overweging is dat er zoveel 'vraag is naar verkeer' dat hier op de Ring of aan de Scheldekruisingen twee of drie rijstroken toevoegen onmogelijk in staat is de files in de Antwerpse agglomeratie 'op te lossen'. Daar zijn alleen maatregelen toe in staat die een grondig aangepaste modal shift bewerkstelligen.*

*Overigens profiteert de hele agglomeratie daarvan, dus ook de gewestwegen en het onderliggend stedelijk wegennetwerk, want daar daalt het verkeer bij een modal shift van 50/50 zeer significant (15 % in het centrumdistrict, 12 % in de rand). Dat blijkt uit de doorrekening door het Vlaams Verkeerscentrum. Zij komen namelijk op deze cijfers uit, als ze vertrekken van de doelstellingen van het Masterplan 2020, waarbij de vooropgestelde modal shift (50 % autoverkeer en 50% fiets en openbaar vervoer) wél zou worden gehaald.*

### **1.6.2**



## **Het concept Ringland trekt alle verkeer (en zelfs meer) verkeer naar de huidige Ringbedding. Wat betekent dit voor de assen die richting Ring gaan?**

*Het Ringland-concept trekt niet 'alle verkeer' aan, maar biedt (in tegenstelling tot Oosterweel) wel extra capaciteit aan op de plek waar het probleem vandaag het grootst is (op het centrale deel van de Ring, tussen Berchem en Borgerhout).*

*In eerste instantie zijn de bestaande radiale snelwegen de 'hoofdleverancier van het verkeer op de Ring'. Vervolgens de vele op- en afritten op de Stedelijk Ringweg. Door die bijkomende op- en afritten zou het kunnen dat het verkeer meer verspreid/difffuus de Ring bereikt. Dit is nog een van de belangrijkste onderzoeksvragen waarvoor dynamische simulaties met het verkeersmodel nodig zijn. Die waren met de beperkte middelen nu niet mogelijk. Dit soort simulaties zullen door het Vlaams Verkeerscentrum gemaakt worden, in het kader van de lopende MER-procedure A102/R11bis.*

*Ringland stelt wel uitdrukkelijk dat de capaciteit op de aanvoerwegen niet mag verhogen, dat zou inderdaad teveel verkeer aantrekken naar de stad. De extra capaciteit die Ringland biedt op de Ring zelf, zal er in eerste instantie voor zorgen dat het verkeer vlotter verloopt, wat de verkeersveiligheid ten goede komt en waardoor ook het onderliggend wegennet veel minder zal belast worden (sluipverkeer valt weg als het hoofdwegennet zijn functie vlot kan vervullen). In de verdere discussie (evenwicht openbaar vervoer en wegverkeer - modal shift 50/50), moet de juiste dimensionering verder op punt gezet worden.*

### **1.6.3**

#### **Waar kan je de keuze maken voor SRW-DRW?**

*Die keuze is te maken voor de Kennedytunnel (op Linkeroever) of komende uit het noorden net na de verkeersknoop E19/A12. Op de Ring zelf kan de keuze ook gemaakt worden aan de verkeersknooppunten Noord (Groenendaal), Oost (Plantijn en Moretuslei) en Zuid (Jan De Voslei), waar telkens in- en uitritten voorzien zijn, zowel naar de binnenste tunnels (SRW) als naar de buitenste tunnels (DRW).*

*Op de andere knooppunten (Kaaie, Jan Van Rijswijcklaan, Grotesteenweg, Borsbeekbrug en Sportpaleis) zijn alleen in- en uitritten voorzien naar de binnenste tunnels (SRW). In de verder uitwerking zou dit nog lichtjes aangepast kunnen worden.*

### **1.6.4**

#### **Verbinding met SRW en DRW in het Noorden: hoe ziet die connectie eruit?**



*Vorbij de Groenendaallaan kan het systeem van gescheiden tunnels terug naadloos overgaan in een gemengd systeem van 2x4 rijstroken. Vrachtwagens zitten al aan de buitenzijde, personenwagens in het midden, dat is ideaal. De afstand tot het volgende knooppunt (E19/A12) is voldoende lang, zodat de nodige weefbewegingen hier geen probleem vormen.*

#### 1.6.5

**Wat is een evenwichtsmodel? Gaat het om een volledig gescheiden SRW/DRW of zijn er nog weefbewegingen mogelijk?**

*Er zijn in het Ringlandconcept geen rechtstreekse weefbewegingen tussen de verschillende tunnelkokers mogelijk. In de afzonderlijke kokers zelf zijn er wel weefbewegingen. Wie de SRW bv oprijdt aan de Grotesteenweg en naar Gent wil, moet invoegen, terwijl iemand die uit het noorden komt en er aan de Jan Van Rijswijcklaan afwil, op datzelfde traject moet uitvoegen. In dit ontwerp zijn de afstanden tussen de in- en uitritten juist zo verdeeld over beide tunnels, dat ze lang genoeg zijn (volgens de Europese tunnelrichtlijnen) en géén weefproblemen veroorzaken. Die zijn er vandaag wel, voornamelijk omdat in- en uitritten te kort op elkaar volgen.*

#### 1.6.5

**Vectris' studie leert dat Ringland sterke capaciteitsverlaging geeft (door scheiding doorgaand + stedelijk verkeer/geen weefbewegingen), nl. 50% op stuk Berchem-aansluiting E313 Borgerhout en 100% aan het Sportpaleis. Uit deze studie blijkt dat Ringland de files wel oplost en het BAM-tracé niet. Klopt dat? Zo ja, kan u dat wat toelichten?**

*U bedoelt wellicht een capaciteitsverhoging. Nogmaals, het verminderen van de files op de bestaande Ring (op Rechteroever dus) is een neveneffect van de keuze voor tunnels die de Europese tunnelrichtlijn moeten volgen. Daardoor ontstaat een systeem zonder ondergrondse bottlenecks. Daardoor is het systeem vooral veiliger maar ook robuuster omdat er minder ongevallen gebeuren bij de weefbewegingen. In het Bam-tracé wordt er niets gedaan aan de structuur van de Ring voorbij de E313.*

#### 1.6.6

**Werden er meerdere sporen gevolgd dan alleen betere wegen?**





*Zie ook uitgebreide voorstellen van Vectris en Ringland rond de uitbouw van het netwerk van openbaar vervoer in de hele stadsregio en de promotie van andere vormen van zacht verkeer (zie ook Ringlandkrant P18-19-20).*



## 1.7 VRACHTVERKEER

### 1.7.1

**Wat is de mobiliteitswinst op de Ring als de vrachtwagens aan het rondpunt Wommelgem via een aan te leggen A102 via Ekeren naar de Liefkenshoektunnel geleid worden?**

*Ongeveer 300 vrachtwagen in het avondspitsuur rijden deze route ( zie selected link analyse VVC doorrekening voor MER Oosterweel, figuur B4. 12B )*



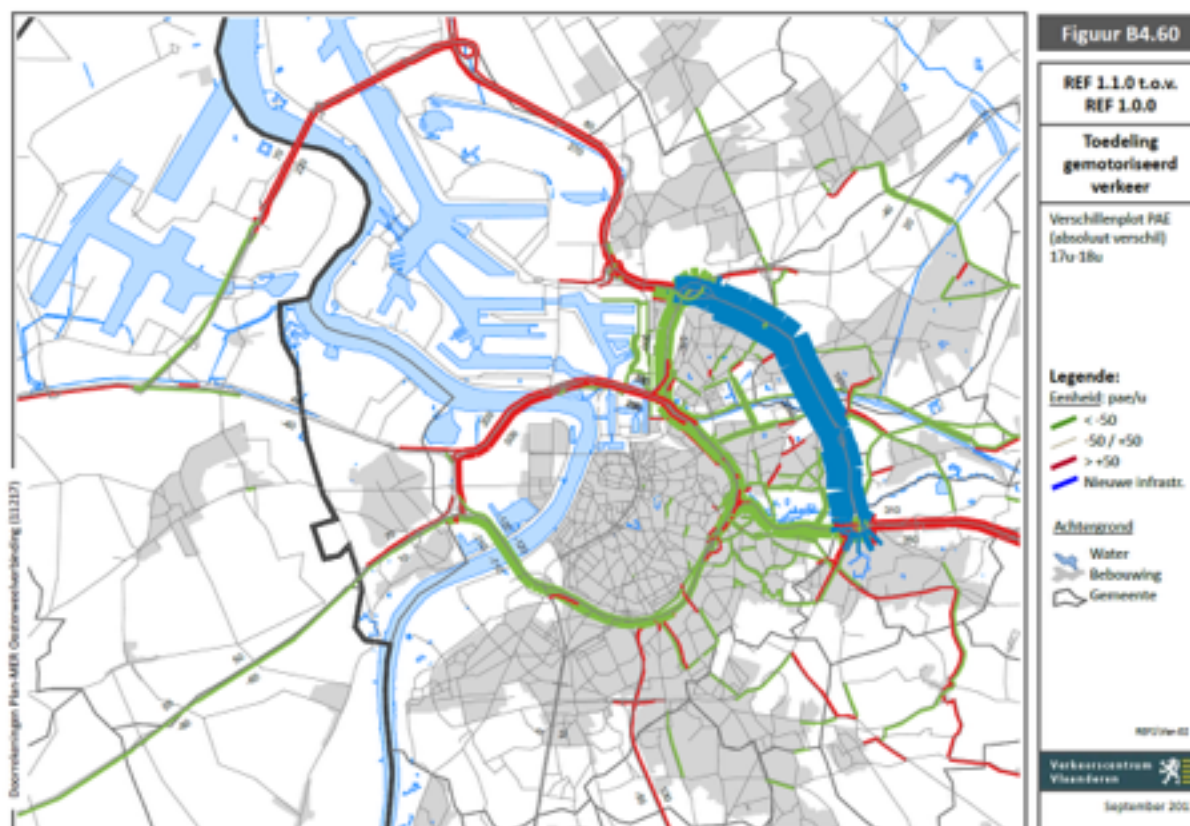
*Op figuur B4.60 zie je de verschuivingen van de Ring en het onderliggend wegennet naar de A102*







RINGLAND



## 1.7.2

### Blijft het Station Berchem bereikbaar voor vrachtverkeer?

*In tegenstelling tot de huidige situatie waarbij er geen directe aansluiting is voor autoverkeer van op de Ring naar Berchem station, voorziet Ringland aan de Borsbeekbrug wél een in- en uitrit van en naar de Stedelijke Ringweg (SRW), die dus ook een rechtstreekse toegang geeft tot het station. Het zwaardere vrachtverkeer (meer dan 3,5t) dat het station Berchem wil bereiken, neemt vanaf de Doorgaande Ringweg (DRW), de afrit Oost om via de verkeersknoop aan de Plantijn en Moretuslei op de Nieuwe Singel terecht te komen, richting Berchem station.*





### 1.7.3

**Welk effect heeft het omleiden van vrachtwagenverkeer via aan te leggen tangent A102? Wat is het te verwachten resultaat als je het vrachtvervoer via kilometerheffing omleidt langs deze tangent? Welk bijkomend effect heeft het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel op deze verkeersstroom?**

*Ringland kiest niet voor afzonderlijke kilometerheffing per Scheldekruising, maar voor een systeem van rekeningrijden met een stadsbonus voor heel Antwerpen. De Liefkenshoektunnel ligt binnen die stadsbonus-zone zodat er geen verschil meer is in de routes. Verkeer loopt langs de weg van de minste weerstand. In GPS termen vertaalt zich dat in termen als "kortste route", "snelste route" of "tolgelden vermijden". Dus komen, naast tijdswinst, ook afstand en tolgeld te staan en dat is dikwijls een evenwichtsoefening die dynamisch doorheen de dag evolueert.*

*Een automobilist heeft 2à3 euro over voor een kwartier tijdswinst, bij vrachtwagens loopt dit gauw op tot bedragen hoger dan 10 euro. Zo eenvoudig is het dus niet om verkeer om te leiden, doch het is evident dat je met ontradende tolgelden langs de ene route, het gebruik van de andere route stimuleert. Door de route langs de Liefkenshoektunnel gratis te maken en met Ringland de mobiliteitsproblematiek aan de zuidrand op te lossen, plaats je de automobilist voor een keuze tussen enerzijds een ommetje te maken van een tiental kilometer en anderzijds een vlotte korte weg te nemen doch te betalen. Het is koffiedik kijken wat hier de doorslag zal geven, doch in tijden van just-in-time levering en een streven naar efficiëntie, menen wij toch dat nog vele vrachtwagenchauffeurs zullen kiezen voor de kortste, weliswaar betalende route. Dit vergt vanzelfsprekend verder studiewerk. Bijsturing is nadien natuurlijk mogelijk en nood-zakelijk, juist om de meest gewenste verkeersafwikkeling te ondersteunen.*

### 1.7.4

**Gaat Ringland niet zorgen voor een grote toename van zowel vracht- als personenverkeer op het onderliggende wegennetwerk en in de wijken?**

*Neen, omdat de tolheffing (de stadsbonus bij rekeningrijden) de groei van het autoverkeer tempert. De grotere beschikbare capaciteit op de Ring zelf, trekt bovendien net verkeer aan vanop de sluiptwegen en van de huidige Singel naar de ondergrond. Het onderliggend wegennet zal veel minder 'onnodig' belast worden door sluiptverkeer.*

*Dit in tegenstelling tot de Oosterweelverbinding. Omdat daar van op de Groenendaallaan geen aansluiting voorzien is naar de Oosterweeltunnels bijvoorbeeld, zal de druk op het centrum van Merksem (Groenendaallaan - brug Sportpaleis) en via het Eilandje (naar de*



*Oosterweelknoop) net veel groter worden. De scheiding van vrachtverkeer op de Doorgaande Ringweg in het Ringlandmodel, zorgt er bovendien voor dat dit net op die stedelijke wegen aantakt waar je vrachtverkeer wil op concentreren, met name op de hoofdstructuur van het stedelijk netwerk (Leien en Plantijn en Moretuslei in de kernstad bv).*

### **1.7.5**

**Heeft u een oplossing voor het ADR-verkeer? Kan dat type verkeer de Ring blijven gebruiken?**

*ADR transport is inherent voor de Antwerpse haven. Alle tunnels in de haven Liefkenshoek-tunnel, Tijlmanstunnel en Beverentunnel, zijn dan ook van de categorie A wat betekent dat alle soorten gevaarlijk transport door deze tunnels mogen. Op deze manier kan het ADR transport beide zijden van de Antwerpse haven bereiken. Voor het verkeer dat vervolgens naar het hinterland wil richting oosten kan de nieuwe A102 soelaas brengen. Alle ondertunnelde gedeelten van dit nieuwe tracé zullen van categorie A moeten zijn om een logische en veilige verkeersafwikkeling te garanderen.*

*Het probleem van het ADR transport hangt samen met de Kennedytunnel. Momenteel heeft de Kennedytunnel categorie D toebedeeld gekregen wat betekent dat er een beperking is van gevaarlijke goederen. Indien dit niet kan verholpen worden lijkt de route via de Liefkenshoek-tunnel de enige alternatieve route. De derde Scheldekruising (meer naar het noorden) moet gezien zijn ligging in de haven ook van tunnelcategorie A zijn.*

### **1.7.6**

**Hoe moet een vrachtwagen komende van Gent naar Blue Gate rijden?**

*Rechts aanhouden in de Kennedytunnel, zo automatisch naar de Doorgaande Ringweg (buitenste tunnel) en dan direct de uitrit nemen naar de nieuwe verbinding tussen de Leien en de Jan Devoslei (cfr aanpassing spaghettiknooppunt). Dan de keuze: ofwel via de rotonde en terug via de Nieuwe Singel naar de kaaien en zo naar Blue Gate, ofwel via de Jan De Voslei, Silvertoplaan en de Generaal Armstrongweg naar Blue Gate.*



### 1.7.7

#### **Hoe wordt het vrachtverkeer gestuurd?**

*De uitwisseling van verkeer van en naar de stad zelf met de 'Doorgaande Ringweg' (zwaar verkeer) is logisch voorzien, ter hoogte van de belangrijkste knooppunten van het onderliggend wegennetwerk, met name: Noord (Groenendaallaan, aansluitend op de Noorderlaan en de Leien-noord), Oost (Plantijn en Moretuslei en Luitenant Lippenslaan) en Zuid (Jan De Voslei, Silvertop-laan, kaaien en Leien-zuid). Ook de Nieuwe Singel dient in dit systeem voor een stuk als extra 'verdeelweg' naar de lokale bestemmingen.*

*Verder pleit Ringland voor het invoeren van stedelijke distributiesystemen, die de leveringen aan kleinere winkels (die vandaag vaak on-efficiënt ingezet worden) te bundelen en zo te verminderen.*

*Systemen van rekeningrijden (wordt volgend jaar ingevoerd voor vrachtverkeer - zie Via-Pass), zijn uitermate geschikt om ook bepaalde voorkeur-routes aan te geven, eventueel met beperkte omweg, maar met als doel bepaalde delen van de stad te ontlasten.*



## **THEMA 2: LEEFBAARHEID EN GEZONDHEID**

### **2.1 FIJN STOF / GEZONDE LUCHT**

#### **2.1.1**

**Kan u aan de commissie de studierapporten (blootstellingsanalyse en gezondheids-effecten) bezorgen?**

*Alle Ringlandstudies zijn terug te vinden op onze website. Alleen de ‘gezondheidsstudie’ waar u naar verwijst is nog niet ‘officieel gepubliceerd’.*

*Het is de normale gang van zaken dat dit soort wetenschappelijke studies, opgemaakt in academische kringen, eerst in gerenommeerde wetenschappelijke tijdschriften verschijnt (als ‘wetenschappelijke validatie’). De verschillende professoren die er aan gewerkt hebben maken daar nu werk van. Goed nieuws is alvast dat de studie (uit een totaal van 2.000 inzendingen) als één van de 10 beste geselecteerd is, om voorgesteld te worden op een groot internationaal wetenschappelijk congres rond luchtkwaliteit en volksgezondheid (december – Zuid-Afrika). Tegen die tijd zal de publicatie zeker beschikbaar zijn.*

#### **2.1.2**

**Berchem zou helemaal vergroenen, maar er komen wel twee tunnelmonden. Wat met lawaai, verkeer en luchtvervuiling?**

*In het Ringland ontwerp wordt het grootste deel van de vervuilde lucht naar de 4 grote uitgangen van het tunnelcomplex gestuwd. Deze bevinden zich aan de Kennedytunnel op Linkeroever, ter hoogte van Antwerpen Noord, het Rivierenhof en de Craeybeckxtunnel Zuid. Op deze locaties worden significante hotspots gecreëerd.*

*Aan de andere uitritten blijft de uitstoot onder de normen (dus ook in Berchem). Daar wordt er door een ‘slimme’ inrichting van de afritcomplexen voor gezorgd dat de luchtvervuiling ter hoogte van de verkeerswisselaars langsheen het hele traject tot een minimum beperkt blijft. Verder onderzoek is nodig om de bestaande systemen qua luchtzuivering (Australië bv waar 65% gezuiverd wordt) nog te verbeteren. Daarnaast moet de juiste inplanting van de 5 grote tunnelmonden ook met de meeste zorg gebeuren, bijvoorbeeld voorbij het Rond Punt in*



*Wommelgem, waar geen mensen wonen. De detaillering van de tunnelmonden zelf biedt ook mogelijkheden om de uitstoot ook hier onder de norm te brengen (krant P 21-22).*

### **2.1.3**

**Het ontwerp van Ringland ter hoogte van Berchem wordt nu voorgesteld alsof al het verkeer daar onder de grond zou komen. Uit de studie blijkt dat er in Berchem 2 tunnelmonden van de Singel komen. Wat zijn de effecten voor de inwoners aan die tunnelmonden op de Singel?**

*De bijkomende overkapping van de Singel op twee trajecten (Grotesteenweg-Borsbeekbrug en Plantijn en Moretuslei-Sportpaleis) zorgt op die delen van Ringland voor een verdere verbetering van de luchtkwaliteit op maaiveld, maar creëert inderdaad ook bijkomende hotspots aan deze tunneluitgangen.*

*Vermits de Nieuwe Singel in het Ringland-ontwerp gereduceerd is tot een 2x1 rijweg, is de impact van het extra verkeer aan deze tunnelmonden relatief beperkt. Sowieso versmelten ze met de uitstoot ter hoogte van de op- en afritten-complexen van het Sportpaleis, Plantijn-Moretuslei, Borsbeekbrug en Berchem kerk.*

### **2.1.4**

**De luchtkwaliteit moet omhoog/moet verbeteren tov de huidige toestand. Wanneer zijn de eerste verbeteringen in onze gezondheid merkbaar volgens uw simulaties?**

*Ten gevolge van het algemene Europees, Vlaams en Antwerps beleid, zal de luchtkwaliteit de komende jaren gestaag verbeteren (evolutie autopark bijvoorbeeld). De mate van verbetering zal mee afhangen van de effectiviteit waarmee het geplande beleid de komende maanden en jaren effectief wordt geïmplementeerd (o.a. de effectieve uitstoot van Euro-6 wagens speelt hierbij een cruciale rol ...).*

*De zone rond de Antwerpse Ring blijft wel een hardnekkige hotspot wat betreft luchtkwaliteit. Het volledig overkappen van de Ring zal daarom een significant positief effect hebben op de luchtkwaliteit en de blootstelling van een belangrijk deel van de bewoners van de stad. Deze verbetering treedt pas op eens de overkapping een feit is en is dus afhankelijk van de timing van de uitvoering van het project. In vergelijking met projecten in Maastricht en Madrid bijvoorbeeld, moet dit binnen de 10 jaar gerealiseerd kunnen worden (krant P22-23).*



### 2.1.5

#### **Met hoeveel jaren wordt de levenskwaliteit van de Antwerpenaren verbeterd?**

*Zoals uitgelegd in de Ringlandkrant: jaarlijks 21 doden minder en per jaar 1700 levensjaren extra voor 350.000 Antwerpenaren door een betere luchtkwaliteit.*

*Naast de vermindering van het aantal doden, spelen nog tal van andere gezondheidseffecten in het voordeel van Ringland (zie daarvoor de piramide aan voordelen in de Ringlandkrant P 23 en vraag 80). Verder valt op te merken dat BAM helemaal niet over dergelijke studies beschikt. Met de Oosterweelverbinding alleen gebeurt er totaal niets aan de zeer negatieve situatie inzake volksgezondheid rond de hele Ring van Antwerpen.*

### 2.1.6

#### **Heeft u in uw berekeningen rekening gehouden met alle vooruitgang van de voertuig-technologie?**

*Voor de berekening van luchtkwaliteit is dat inderdaad meegenomen, maar door het groot aandeel vrachtverkeer zorgt dat op zich niet voor een voldoende daling van de uitstoot (vrachtwagens op elektriciteit kan voorlopig zeker nog niet, omdat deze te grote batterijen zouden moeten bevatten). Overigens verwachten we dat door toenemend gebruik van GPS en online informatie de dosering van het verkeer over de Stedelijke Ringweg en Doorgaande Ringweg nog beter zal gemanaged worden. Zo verwachten we ook veel van de elektrische fietsen voor de pendel op 10 km en meer.*

*De nieuwste systemen (automatische voertuigen zonder bestuurder bv) zijn nog niet in rekening gebracht. Bij de verdere verfijning van de juiste capaciteit (die veel efficiënter kan worden), kan hierover nagedacht worden. Anderzijds zal de invoering trager verlopen dan sommigen beweren, daar op wachten lijkt dan ook geen optie (onder meer inzake leefbaarheid). Belangrijk blijft overigens dat door Ringland een geweldige nieuwe stedelijke ruimte ontstaat (onafgezien van de aard van het verkeer), Alleen daarvoor al is het project zinvol.*

### 2.1.7

#### **Wordt er ook gewerkt aan minder of niet bevuilende wagens?**

*Dat is een algemene evolutie die uiteraard positief is, maar waar Ringland uiteraard geen impact op heeft. We zijn er wel van overtuigd zijn dat als morgen alle auto's geluidloos en*





*zuiver zouden rijden (wat over 20 jaar nog geen realiteit zal zijn), Ringland nog altijd zeer zinvol is, alleen al omwille van de ruimtewinst voor de stad.*





### 2.1.8

#### **Is in het plan rekening gehouden met effect 'Low Emmission Zone'?**

*Neen. De Low Emission Zone zit nog niet expliciet vervat in de prognoses voor 2020. We hebben in de Ringlandstudie maximale afstemming met de plan-MER Oosterweel beoogd, en de LEZ is daar ook niet meegenomen.*

*Vandaag is wel al wel erg duidelijk dat het effect van de LEZ in de kernstad (op zich natuurlijk een erg positief initiatief), in het niets verdwijnt in vergelijking met de vervuiling op de Ring. Die wordt daardoor namelijk helemaal niet aangepakt. Als er prioriteiten moeten worden gesteld, verdient de overkapping van de Ring de allergrootste prioriteit, ook en zeker inzake volksgezondheid.*

### 2.1.9

#### **Met hoeveel jaren wordt de levenskwaliteit van de Antwerpenaren verbeterd?**

*Zoals uitgelegd in de Ringlandkrant: jaarlijks 21 doden minder en per jaar 1700 levensjaren extra voor 350.000 Antwerpenaren door een betere luchtkwaliteit. Naast de vermindering van het aantal doden, spelen nog tal van andere gezondheidseffecten in het voordeel van Ringland (zie daarvoor de piramide aan voordelen in de Ringlandkrant P 23). Verder valt op te merken dat BAM helemaal niet over dergelijke studies beschikt. Met de Oosterweelverbinding alleen gebeurt er totaal niets aan de erg negatieve situatie inzake volksgezondheid rond de hele Ring.*

### 2.1.10

#### **U vergeleek vanmiddag Denemarken en België inzake fijnstof-slachtoffers. Denemarken heeft 5 miljoen inwoners, België 11 miljoen. Dan scoort België toch beter?!**

*Op basis van metingen die het Europees Milieuagentschap ([www.eea.europa.eu](http://www.eea.europa.eu)) voor heel Europa samen brengt, is het duidelijk dat België beduidend slechter scoort op het gebied van luchtkwaliteit dan Denemarken.*



## **THEMA 3: STADSONTWIKKELING: GROEN EN BEBOUWING**

### **3.1 GROEN**

#### **3.1.1**

**Borgerhout snakt naar meer groen (bijvoorbeeld Park Oost). Werd dat opgenomen in jullie plannen?**

*Uiteraard. Waar het huidige Groenplan van de stad er nooit zal in slagen de tekorten op te vangen, biedt Ringland de kans om voor de hele stadsregio de tekorten wél op te vangen. Zeker ter hoogte van Oud-Borgerhout is dit het geval, onder meer omdat daar voorgesteld is ook de 'Nieuwe Singel' ondergronds te brengen, zodat er een rechtstreekse verbinding ontstaat tussen de kernstad en het Rivierenhof. Het groen kan daar doorgetrokken worden tot tegen de centers. Het hele gebied zal bijvoorbeeld nog wel doorkruist worden door een tramlijn en een stedelijke verbinding van Oud-Borgerhout naar Deurne, maar vandaag is dat op de Rugge-veldlaan bijvoorbeeld ook het geval en dat stoort helemaal niet.*

*Ringland stelt ook voor dat de districten mee betrokken worden in de discussie welke de beste invulling is voor 'hun deel' van de Ringruimte. Moet Spoor-Oost groen blijven of kan het (gedeeltelijk) ontwikkeld worden, omdat er vlak daarnaast meer geschikte ruimte is voor een park, of is het net beter omgekeerd (Spoor-Oost groen en ontwikkeling aan Stenenbrug bv), dat soort vragen kan/moet in het lokale overleg aan bod komen.*

#### **3.1.2**

**In uw plan gaat u uit van Oosterweel-Noord als Scheldekruising. Welk effect heeft dit op natuurgebied "De Oude Landen"?**

*Ringland laat de opties voor een bijkomende Scheldekruising open. Voor zover wij weten heeft geen van de voorliggende concepten (Oosterweel-noord, Meccano of ARUP-SUM) echter impact op 'De Oude Landen', omdat dat gebied meer noordelijk gelegen is. Ringland gaat ervan uit dat een bijkomende Scheldekruising alleszins géén effect mag hebben op de Oude Landen. Nieuwe infrastructuur moet gerealiseerd worden binnen de al ingenomen ruimte (knooppunt A12-E19), maar Ringland heeft dit nog niet in detail bestudeerd.*



### 3.1.3

#### **Is Ringland verzoenbaar met behoud van huidige groene bermen + natuurgebieden in onmiddellijke omgeving van de R1? Zowel wat infrastructuur betreft als op vlak van eventuele projectontwikkeling (bouw) aan weerszijden?**

*Uiteraard zullen dergelijke ingrijpende infrastructuurwerken een grote impact hebben op de huidige situatie. De schuine bermen 'verdwijnen' als het ware en gaan op in het parklandschap dat kan gecreëerd worden op het tunneldak. Om de natuur alle kansen te geven, is de bodemdekking alleszins meer dan voldoende voorzien, zodat ook grote bomen bijvoorbeeld optimaal kunnen groeien.*

*Ringland pleit er sterk voor om in de nieuwe ontwikkeling maximaal te vertrekken van de huidige natuurwaarden (Wolvenberg bv). Met specialisten terzake is grondig nagegaan hoe een nieuwe biotoop kan ontwikkeld worden (naar het voorbeeld van de Hobokense Polder bv – ontstaan op met puin van de Ring volgestorte gronden). Om de bestaande ecologische kwaliteiten niet verloren te laten gaan, is recuperatie van de huidige bodemlagen essentieel. De continuïteit van het watersysteem en de ecologische verbindingen zijn bijvoorbeeld ook uitgangspunten bij het verdere groen-ontwerp. De voorziene stadsontwikkeling (kantoren, voorzieningen, woningen) moeten alleszins de huidige natuurwaarden volledig respecteren. Die worden niet gepland op het tunneldak zelf en ook niet op waardevolle natuur, maar op andere plekken. In de eerste Ringlandkrant (maart 2014) kan u meer uitleg vinden over dit belangrijke ecologische aspect.*

### 3.1.4

#### **Wat is de impact van uw plan op het Lobroekdok?**

*Afhankelijk van het al dan niet aansluiten van de Oosterweelverbinding ter hoogte van het Albertkanaal zullen er meer of minder rijstroken nodig zijn. Dit heeft dus rechtstreeks gevolgen voor de breedte van de overtunnelde Ringweg op deze plek. Ook de wijze waarop het viaduct zal worden afgebroken en het doorgaande verkeer zal worden gefaciliteerd zal invloed hebben op het al dan niet gedeeltelijk innemen van het Lobroekdok.*



## **3.2 STADSONTWIKKELING**

### **3.2.1**

**In uw communicatie wordt de perceptie gecreëerd dat er op de overkappingen natuurzones en woonwijken aangelegd kunnen worden. Heeft u onderzoek gedaan of dit technisch mogelijk is, en wat de veiligheidsvereisten zijn?**

*Er worden geen nieuwe woongebieden of gebouwen geplaatst bovenop het dak van de tunnels zelf. De voorgestelde bebouwing bevindt zich voornamelijk aan weerszijden van de Ring, daar waar momenteel door geluidsoverlast of slechte leefomstandigheden niet gebouwd kan worden. Daar vormen de draagkracht van de ondergrond of de stabiliteit uiteraard geen probleem.*

*Op het dak van de tunnels is enerzijds de infrastructuur van de Nieuwe Singel voorzien, anderzijds een grote oppervlakte nieuw aan te leggen groengebieden. Met een 'leeflaag' aan goede grond van ongeveer 1 meter dik, kunnen deze zich prima ontwikkelen en kunnen er bijvoorbeeld ook grote bomen op groeien. Deze extra belasting is normaal voor dit soort infrastructuurwerken (vergelijkbaar met de Craeybeckxtunnel bijvoorbeeld).*

### **3.3.2**

**Wat voor materiaal gebruikt u voor de overkapping?**

*De basisconstructie van de tunnels wordt gemaakt in gewapend beton. Die wordt zodanig berekend dat er genoeg gronddekking op kan (om bomen kans te geven groot uit te groeien) en om ook het verkeer op de Nieuwe Singel te kunnen dragen.*

### **3.3.3**

**Welke dakbedekking is op de overkapping voorzien? Wat kan men erop doen?**

*Het overgrote gedeelte van Ringland wordt groen ingericht, wat inhoudt dat er ongeveer 1 meter grond bovenop het tunneldak wordt aangebracht. Andere delen worden ingericht als waterbuffer of als nieuwe wegenis. Men kan er in principe van alles doen. Er wordt niet gebouwd bovenop de tunnel.*



*De basisconstructie van de tunnels wordt gemaakt in gewapend beton. Die wordt zodanig berekend dat er genoeg gronddekking op kan (om bomen kans te geven groot uit te groeien) en om ook het verkeer op de Nieuwe Singel te kunnen dragen.*

#### **THEMA 4: KOSTPRIJS, STADSBONUS, UITVOERBAARHEID, REALISATIE EN FASERING**

### **4.1 KOSTPRIJS**

#### **4.1.1**

##### **Hoeveel gaat uw project finaal kosten?**

*Ringland voorziet een bouwkost van 3.1 miljard. In onze globale aanpak zijn ook de onderhoudskosten, de projectbegeleiding, de interesten, etc. opgenomen. Bovendien is ook voorzien in een aantal maatregelen om de binnenstedelijke mobiliteit en leefbaarheid te verbeteren.*

#### **4.1.2**

##### **Op welke elementen steunt de kostprijsberekening van Ringland?**

*De kostprijs van Ringland werd berekend op basis van concrete bouwkundige kengetallen waarover het kantoor dat de studie maakte (Idea-Consult) beschikt. Deze kengetallen worden weergegeven in de vorm van een prijsvork. Voor de hoofdas van Ringland werd steeds de maximumwaarde gehanteerd, elders een gemiddelde waarde. Voor 2/3<sup>e</sup> van de globale kostprijsberekening is hierdoor gewerkt met de duurste raming.*

*Deze berekening sluit bouwtechnisch naadloos aan op de voorstellen van studiegroep Omgeving, hierbij is rekening gehouden met de typologie van de infrastructuurwerken tot op detailniveau (breedte tunnel, aantal rijvakken, vluchtwegen, ...) en de mogelijke bouwwijze. Sommige tunnels gaan onder de gehele Ring onderdoor, zogenaamde fly-unders, welke geboord worden. Overige tunnels worden in open sleuf gebouwd. Dat bepaalt onder meer de kostprijs. Verder is rekening gehouden met de kost van tunneltechnieken en bijvoorbeeld ook de kost van de bouwbegeleiding (architecten, ingenieurs, experts allerhande, ...). Idea-Consult is ervan overtuigd dat deze berekening een robuuste raming vormt van de werkelijke kostprijs.*

#### **4.1.3**

##### **Wat is het totale prijskaartje, alle nevenplannen inclusief?**



*Idea Consult is uitgegaan van een model dat de actuele waarde berekent over 30 jaar, van alle inkomsten en uitgaven van Ringland. Hierbij wordt in actuele termen 8.6 miljard ontvangen en 7.1 miljard uitgegeven. De baat van 1.5 miljard is dienstig om meeruitgaven te ondervangen (ze verwachten die evenwel niet), en vooral om andere leefbaarheidsprojecten te financieren. Dit kan gaan van kleine ingrepen tot de bouw van tramverbindingen, fietspaden, ... of steun aan onderzoek naar optimale tunneltechnieken, waarbij we denken aan luchtzuivering.*

#### **4.1.4**

##### **Budget afbraak viaduct Merksem?**

*In onze berekeningen is 410,8 miljoen aan grondverzet voor geheel Ringland voorzien. De afbraak van het viaduct van Merksem is in deze post inbegrepen. Mits recyclage van het betonpuin kunnen overigens bouwkosten worden gereduceerd, maar hiermee werd in onze berekeningen nog geen rekening gehouden. Er is overigens een post opgenomen van 203,3 miljoen euro voor onvoorziene uitgaven. Eén en ander betekent dat onze raming van de bouwkosten eerder een overschatting dan wel een onderschatting is van de te verwachten kosten, iets wat ons overigens door een oud BAM-medewerker werd bevestigd. Maar het blijft dus een eerste soliede raming, geen offerte van een aannemer.*

#### **4.1.5**

**De metrotunnel aan Schijnpoort zou verplaatst moeten worden. Wat gaat het effect hiervan zijn op de bestaande metroverbindingen? Wat gaat daar de kostprijs van zijn en is deze in het budget voorzien?**

*De BAM heeft ons zijn plannen toegelicht, voor de Oosterweelknoop aan het Noordkasteel en voor de Hollandse knoop ter hoogte van het waterzuiveringsstation. In die plannen is er reeds sprake van een verlaging van de Ringweg om de aansluiting naar Oosterweelknoop en de onderdoorgang Albertkanaal mogelijk te maken.*

*Studiebureau Omgeving heeft dezelfde uitgangspunten gehanteerd en gaat er dus van uit dat de premetrotunnel ter hoogte van Schijnpoort gehandhaafd moet blijven. Er is dus geen effect op de bestaande metro-verbindingen en geen sprake van extra bijkomende kosten, het plan houdt rekening met deze bestaande toestand.*

#### **4.1.6**



**Onder de Ring lopen heel veel nutsleidingen. Heeft Ringland de kostprijs berekend om die te verleggen? En wat met de hinder voor de burgers daarbij?**

*Wij hebben in onze raming geen verrekening kunnen maken van de concrete kost voor het verleggen van nutsleidingen. Geval per geval zal moeten bekeken worden of ze effectief dienen verlegd te worden, aangezien de huidige Ringbedding dezelfde is als deze van het Ringland concept. Uit de periode van de bouw van de huidige Ring weten we wel dat diverse 'nutsleidingtunnels' aangelegd zijn die onder de Ring doorlopen, het is de bedoeling deze zo veel mogelijk te behouden en bij eventuele extra funderingswerken hier maximaal rekening mee te houden. Dit vergt verder studiewerk, waarvoor tot nu toe noch tijd, noch budget beschikbaar was. De hinder naar de gebruikers van de nutsvoorzieningen dient sowieso tot een minimum beperkt te blijven. Het is zo dat in onze berekeningen een post van 7% voor onvoorziene werken is opgenomen, waarbij het niet valt uit te sluiten dat het verleggen van nutsleidingen hiervan een aanzienlijk deel inneemt.*

**4.1.7**

**Op basis waarvan heeft u de kosten van het gehele project berekend? In de kosten van de eerste studie van de stad waren heel wat kostenposten immers niet meegenomen.**

*Wij hebben onze berekening onafhankelijk van deze van de stad gemaakt en hebben daarbij een robuuste raming nagestreefd.*

**4.1.8**

**Past de ondertunneling van de A12 binnen het kostenplaatje van Ringland?**

*In de huidige berekeningen zijn geen werken voorzien op de A12. Ringland pleit er wel (al lang) voor om het viaduct in Wilrijk te slopen en de weg op niveau -1 te brengen (minstens overdekt ter hoogte van Wilrijk, Aartselaar en Boom). De laatste jaren is al veel geld uitgegeven aan de A12, het ontbreekt echter aan een globaal concept. Die aanpak zou moeten kunnen binnen de normale begroting. Anderzijds pleiten wij er wel voor om het concept van bij het begin mee op te nemen in de totaaloplossing voor heel Antwerpen.*

**4.1.9**

**Welke dakbedekking voorziet u op de overkapte Ring? Wat kan je erop doen? Wat kost dat?**





*De prijs van de bedekking is niet bepalend. Veel belangrijker is bijvoorbeeld dat het systeem van gescheiden tunnels van Ringland ervoor zorgt dat de overkappingen zelf kleiner zijn, twee korte overkappingen zijn bijvoorbeeld véél goedkoper dan één met een dubbel zo grote overspanning.*

## **4.2 STADSBONUS / REKENINGRIJDEN**

### **4.2.1**

#### **Betalen inwoners de tolgelden ook?**

*Inderdaad, inwoners betalen in dit model mee aan de stadsbonus, maar alleen als ze de agglomeratie inrijden (nadat ze deze verlaten hebben en terug binnenrijden). Deze bonus wordt in het door ons geconcipeerde model immers geïnd op de invalswegen naar de stad, maar dit alleen tijdens werkdagen tussen 7 en 19u. Tijdens feestdagen en vakantieperiodes (aannee van één maand/jaar) wordt er (in dit voorstel) geen stadsbonus geïnd. Die modaliteiten zijn uiteraard verder te bediscussiëren, essentie is dat dergelijk systeem de volledige overkapping betaalbaar maakt, vertrekkend van een gezond principe: de gebruiker/vervuiler die betaalt (krant P 24-25).*

*Verder gaat het om een éénmalige betaling per dag, dus maximaal 220 \* 2 euro of 440 euro per jaar voor iemand die alle werkdagen met de auto naar Antwerpen komt. Dit alles in de veronderstelling dat inwoners (en ook mensen die naar de stad komen) niet vaker het (verder uit te bouwen) openbaar vervoer of de (elektrische) fiets gaan gebruiken. De stadsbonus heeft ook de bedoeling om mensen aan te zetten om hun mobiliteit kritisch in vraag te stellen en niet onnodig naar de wagen te grijpen. Het tariefvoorstel is maar een eerste aanzet, er kan bijvoorbeeld ook variatie worden opgebouwd naargelang het tijdstip (tijdens de spitsuren of niet) en waarom niet op basis van de weg waar op/langs men rijdt.*

*Cruciaal is dat wie naar de stad rijdt, zelfs met betaling van deze bonus, 'winst' maakt in vergelijking met het economisch verlies dat hij/zij vandaag lijdt door in de file te staan. De bonus is ook een compensatie door de 'vervuiler', die met die bijdrage mee instaat voor de nodige maatregelen (overkapping) die de leefbaarheid voor de stadsbewoners 'herstelt'. Tenslotte moet dit systeem van rekeningrijden mee sturend kunnen werken, voor een vlottere verkeersafwikkeling (cfr andere tarieven tijdens spitsuur of op bepaalde trajecten).*

### **4.2.2**



## **De Liefkenshoektunnel wordt onderbenut wegens 'te duur'. Is het tolvrij maken van deze tunnel geen goede oplossing?**

*Vandaag werkt de tol in de Liefkenshoektunnel averechts. Er is namelijk verkeer dat de tol 'vermijdt' en dus 'onnodig' over de Ring rijdt. Een intelligent systeem van rekeningrijden moet zorgen voor een goede sturing van het verkeer. Een tolvrije Liefkenshoektunnel is daarbij zeker interessant, omdat een deel (zwaar) verkeer daardoor verder van de stad wegblijft (krant P26).*

### **4.2.3**

#### **Hoe zit de kostenverdeling eruit: welk gedeelte wordt betaald door onze automobilist?**

*Idea-Consult is uitgegaan van een autonoom projectmodel, zonder externe financiering of bijdrage van overheidswege (lees bijvoorbeeld Europese subsidies). Om Ringland te realiseren en te onderhouden gedurende een projectduur van 30 jaar, boren we twee financieringsbronnen aan: de stadsbonus en de realisatie van vastgoed op de vrijgekomen ruimte.*

*Haast 93% van de financiering is afkomstig van de stadsbonus, de betaling door de automobilist (vracht- en personenverkeer samen). Het is ook logisch dat deze de grootste bijdrage op zich neemt, enerzijds gezien de hinder die het verkeer veroorzaakt en anderzijds gezien de mobiliteitswinst die het Ringlandconcept realiseert. Het is immers de duidelijke ambitie van Ringland om een oplossing te bieden voor de dagelijkse files op de R1. Wie de Ring gebruikt moet dermate tijd winnen dat de betaalde stadsbonus zichzelf verantwoordt. Dit geldt ook voor de binnenstedelijke wegen, waar de filedruk eveneens merkbaar zal afnemen.*

### **4.2.4**

#### **Waarvoor zou de automobilititeit in uw plan moeten betalen?**

*Voor de tijdswinst die ze bekomen dankzij het Ringland-concept. Dit betekent voor de automobilist ongeveer 2 euro (max. 1x per dag), wat een deductie is van een berekening van Leuvense transporteconomen.*

### **4.2.5**

**Uit het jaarverslag van 'Transport for London' leer ik dat de helft van de opbrengsten uit de congestie charge dient om de tol te innen. Vandaag betalen wij 10,95 € om Londen binnen te rijden. Is bij de berekening rekening gehouden met deze gegevens? En in tegenstelling**



## **tot de congestie charge, kan de automobilist uw tax vermijden? Hoe vangt u dit gegeven op?**

*Idea-Consult beschikt over vertrouwelijke informatie betreffende het aankomende rekeningrijden voor vrachtwagens (zie [www.Via-Pass](http://www.Via-Pass)) en heeft ook goede contacten bij de firma's die de trajectcontrole tot stand brengen. Die know-how hebben we gebruikt om de werkingskosten in te schatten voor de inning van de stadsbonus. De kost ervan zit vervat in de exploitatiekosten van Ringland, welke verrekend worden in het financieel model dat werd opgemaakt voor dit project. Ter informatie : de personeelskosten voor de inning van de tolgelden van de Liefkenshoektunnel bedragen 4% van de opbrengsten.*

### **4.2.6**

#### **Wat kost het me om van Leugenberg tot Hoboken te rijden over Ringland? En Leugenberg-Deurne?**

*Het voorgestelde model rekent alleen een stadsbonus aan voor wie de agglomeratie binnenrijdt. Als u binnen de agglomeratie blijft, hoeft u dus niet te betalen. Anderzijds zou het logisch zou om te onderzoeken hoe de alternatieven (fiets en openbaar vervoer) voor veel van die stedelijke verplaatsingen aantrekkelijker kan worden gemaakt (vraag is dan nog of financiële incentives daar een rol in kunnen/moeten spelen). Wel lijkt het ons cruciaal dat het 'nuttig en noodzakelijk' autoverkeer niet hoeft te betalen. Hoe meer andere mensen de alternatieven gebruiken, hoe vlotter deze groep zal kunnen rijden.*

*Wij gaan uit van een model dat de actuele waarde berekent over 30 jaar van alle inkomsten en uitgaven van Ringland. Hierbij wordt in actuele termen 8.6 miljard ontvangen en 7.1 miljard uitgegeven. De baat van 1.5 miljard is dienstig om meeruitgaven te ondervangen (Idea-Consult verwacht dit evenwel niet) en vooral om andere leefbaarheidsprojecten te financieren die de Antwerpenaar ten goede komen. Dit kan gaan van kleine ingrepen tot de bouw van tramverbindingen, fietspaden, ... of steun aan onderzoek naar optimale tunneltechnieken, waarbij we denken aan luchtzuivering.*

### **4.2.7**

#### **Waar komen de tolgrenzen?**

*Op alle invalswegen naar de stad, wij hebben de locaties genomen op de plekken waarvoor trafiekgegevens gekend zijn. Dit is uiteraard verder concreet uit te werken en is geen 'te nemen of te laten' gegeven. Onze berekeningen stoelen echter wel op reële telgegevens*





*uitgevoerd op alle invalswegen, zonder uitzondering, wat bijvoorbeeld geen ruimte laat voor sluikverkeer.*



## 4.3 UITVOERBAARHEID

### 4.3.1

#### Een breed draagvlak? Maar klopt uw verhaal technisch?

*De gedetailleerde uitwerking door studie bureau Omgeving toont aan dat het concept van Ringland technisch wel degelijk klopt, rekening houdend met de strengste interpretatie van de Europese tunnel-richtlijnen, met toepassing van de juiste bochtstralen, hellingsgraden, hoogtes en breedtes. De studie van Vectris toont aan dat Ringland de verkeersproblemen aanpakt waar ze zich het scherpst stellen (centraal op de Ring), dit in tegenstelling tot de Oosterweelverbinding die de files hooguit wat tempert maar zeker niet oplost.*

*De studie van VITO toont verder aan dat Ringland het meeste garanties biedt inzake verbetering van de luchtkwaliteit en wegnemen van de geluidsoverlast. Idea Consult tenslotte toont aan dat het project betaalbaar wordt, mits toepassing van een eenvoudige stadsbonus.*

### 4.3.2

**Hebben jullie de ervaringen van de werken in 2005/2006 aan de Ring bestudeerd? Er waren toen monsterfiles. 2 redenen: op de Singel bruggen aan de kruispunten (dus apart deelgaand verkeer) en wachtverkeer door Liefkenshoektunnel die tolvrij was. Wat met deze analyse?**

*Uw vraag is niet helemaal duidelijk. Bedoelt u dat de toenmalige extra bruggen op de Singel bijkomende files hebben veroorzaakt? De evaluatie van de situatie in 2005/2006, zoals ik die van verschillende betrokken mensen doorkreeg, verschilt alleszins wel van uw perceptie. Iedereen van de verantwoordelijken die daar vandaag op terugblijkt, stelt dat de problemen veel kleiner waren dan aanvankelijk gevreesd werd. Dat was het gevolg van de zeer grote inspanningen (en kosten) die toen geleverd werden voor de invoering van 'tijdelijke minder-hinder-maatregelen' (zoals bijkomend park and ride-voorzieningen, extra openbaar vervoer, nieuwe fietspaden of de lelijke noodbruggen die toen op de Singel stonden en waar veel mensen vandaag blijkbaar nog heimwee naar hebben).*

*Ringland pleit er vandaag voor om niet opnieuw te werken met 'tijdelijke minder-hinder-maatregelen' maar ineens zoveel mogelijk 'permanente structurele ingrepen' te realiseren, zoals bijkomende tramlijnverlengingen zoals die naar Boechout bv. Als mensen tijdens de werken al 'nieuwe gewoontes' aankweken, door meer te fietsen of het openbaar vervoer te*



*gebruiken, zal dat ook nadien een gunstig effect hebben op de modal split (ambitie max 50% autoverkeer in de agglomeratie, min 50 % fiets, openbaar vervoer).*

*Verder is het voorbeeld van Maastricht leerrijk: daar is in het contract van de aannemer opgenomen dat de lengte van de files tijdens de werken aan de overkapping, niet langer mag zijn dan ervoor. De werken zullen volgend jaar klaar zijn en deze doelstelling is gehaald. Dat moet in Antwerpen ook kunnen.*

#### **4.3.3**

**Hoe gaat u het nieuwe wegprofiel realiseren? Welke termijn voorziet u hiervoor en welke maatregelen neemt u voor de bijhorende verkeerschaos?**

*Er zijn verschillende faseringen denkbaar maar de volgorde zal zeker ook mede bepaald worden door de mogelijke verkeershinder. Een fasering 'in de lengte-richting' lijkt het meest voor de hand te liggen. Hierbij worden bijvoorbeeld eerst de binnenste SRW tunnels gebouwd, zodat een deel van het doorgaande verkeer daar in een vervolgfase reeds in kan rijden. In een volgende fase kan dan bijvoorbeeld één van beide doorgaande tunnels (DRW) gerealiseerd worden, door eerst de buitenmuren te bouwen in de taludzones van de bestaande Ring, om vervolgens per segment (tussen de bruggen) de overkapping zelf aan te pakken. Als laatste fase worden de bestaande bruggen verwijderd of verankerd op de tunnels op plaatsen waar een tramspoor aanwezig is. (zie ook brochure 'Uit de Ban van de Ring' – website Ringland).*

#### **4.3.4**

**Hoe kan het project gefaseerd gerealiseerd worden terwijl stad en haven bereikbaar moeten blijven?**

*Het concept is natuurlijk faseerbaar naar uitvoering, maar het gekozen verkeerssysteem zal enkel renderen als het over de volledige Ring wordt doorgezet. De leesbaarheid en de veiligheid zijn er bij gebaat als het verkeerssysteem eenduidig is uitgewerkt. Ringland pleit er dus voor om het geheel ineens te plannen en te realiseren (met duidelijke fasering van de werken zelf, om het verkeer lokaal tijdelijk om te leiden). Een fragmentaire aanpak (zoals de stad voorstelt), waarbij op korte termijn enkele stukken zouden overkapt worden, kan niet werken, zonder dat de reorganisatie van de Ring ineens mee wordt aangepakt (zie bijlage over studie van de stad).*

*De bereikbaarheid van de haven is in eerste instantie gebaat bij het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel, waardoor deze tunnel meer verkeer zal aanzuigen. Een andere*



*maatregel is de aanleg van de A102 die de link met het hinterland richting oosten moet garanderen. Bij de opstelling van de prioriteiten inzake uitvoering kan hier rekening mee gehouden worden.*

#### **4.3.5**

**Hoe wordt de overkappingswerf gefaseerd? Hoe wordt basismobiliteit voor alle bovengronds vervoer gegarandeerd?**

*Ringland stelt voor om in plaats van 'tijdelijke minder-hinder-maatregelen' te nemen, voorafgaand een aantal 'permanente structurele verbeteringen' van het bestaande infrastructuurnetwerk te voorzien (met klemtoon op de uitbouw van de verdere uitbouw van tramprojecten en van het netwerk van openbaar vervoer en fietspaden, de aanleg van 'park and rides' als alternatief voor teveel autoverkeer naar de stad).*

*Duidelijke informatie en bewegwijzering (ook in het buitenland), heeft er in 2005-2006 mee voor gezorgd dat heel wat verkeer over lange afstand toen (tijdelijk) niet meer langs Antwerpen reed.*

#### **4.3.6**

**Is het mogelijk om de bouwwerken voor Ringland te faseren zodat het verkeer op de Ring kan blijven doorrijden tijdens de werken? Hoe schat je dat in bij eventuele bouwwerken van het BAM-tracé of de gedeeltelijke overkappingen zonder het Ringland-concept?**

*De Oosterweelverbinding bevindt zich in de moeilijkste knoop van de Ring. De BAM heeft reeds een heel draaiboek klaar om deze knoop gefaseerd uit te voeren. De fasering in functie van beperken van overlast bepalen voor een deel de ontwerpkeuzes. Voor Ringland mag de omgeving van het Sportpaleis niet het slachtoffer worden van een complexe fasering en uitvoering.*

*Een gedeeltelijke overkapping zonder het Ringlandconcept vinden wij geen goede oplossing omdat er dan voorbij gegaan wordt aan de verkeersoplossing (gescheiden tunnels en de Nieuwe Singel er midden bovenop) die een essentieel onderdeel is van het voorstel Ringland. Zonder deze verkeersoplossing zullen de files, de onveiligheid en de verkeersoverlast op de Ring blijven bestaan (zie ook conclusie 1<sup>e</sup> overkappingsonderzoek stad Antwerpen - 2012)*

#### **4.3.7**







**Kan het verkeer op de Ring blijven doorrijden wanneer de bouwwerken aan Ringland beginnen? Bijvoorbeeld doordat men eerst de binnentunnels aanlegt en pas daarna de buitentunnels? Zo kan in eerste instantie het verkeer normaal blijven doorrijden, en in tweede instantie kan het verkeer via de binnentunnels? Zo is het gebeurd met de Groene Loper van Maastricht. En hoe schat u dat in bij BAM of de gedeeltelijke overkappingen?**

*Akkoord met uw benadering ifv gefaseerde werkzaamheden. De ambitie van Maastricht: 'niet méér files tijdens de werken dan ervoor' (een ambitie die trouwens in de praktijk wordt waargemaakt), moet ook gelden voor Antwerpen.*

*Wij (en met ons een aantal veel meer gespecialiseerde ingenieurs) stellen verder zeer grote vragen bij de uitvoerbaarheid van het BAM-tracé, meer bepaald met betrekking tot de sloop van het viaduct in Merksem en de aansluiting op de Ring. Ook de gestapelde tunnels in de bedding van het Albertkanaal en het Straatsburgdok, stellen volgens specialisten zeer grote problemen. BAM zelf minimaliseert die.*



## 4.4 VEILIGHEID

### 4.4.1

**Hebt u rekening gehouden in uw plannen met de brandveiligheid? Kunnen de veiligheidsdiensten op een snelle manier ter plaatse bij problemen?**

*Studiegroep Omgeving heeft op basis van ervaringen met andere projecten rekening gehouden met vluchtroutes om snel te kunnen evacueren. Afhankelijk van het gewenste veiligheids-niveau van de tunnel zal er om de 100m een vluchttrap voorzien worden. Op alle strategische plekken zijn er vluchtpoorten voorzien tussen de verschillende tunnels zodat evacuatie en omleiding snel te regelen zijn. Door het systeem van de gescheiden tunnels is het eenvoudig om snel bij een mogelijk ongeluk te geraken. Het maakt ook dat als er in de ene tunnel iets gebeurt, verkeer in de andere geen hinder ondervindt (geen kijkfiles meer, geen volledige blokkering van de hele Ring). Bovendien is de plaats van het ongeval in de tunnel waar wel iets gebeurt op dat ogenblik vlot bereikbaar vanuit de tegenovergestelde richting.*

### 4.4.2

**Is er rekening gehouden met de adviezen van de brandweer?**

*Er zijn nog geen formele adviezen van de brandweer ingewonnen. Wel kennen we uit andere planprocessen de regels inzake tunnelveiligheid. Het plan is op deze criteria dan ook gescreend.*

### 4.4.3

**Houdt u rekening met ADR op het Ringspoor?**

*Door de bouw van een muur tussen de rijweg en het spoor zal de veiligheid voor het ADR-transport over het spoor veiliger zijn dan in de huidige situatie.*

### 4.4.4

**Wat bij een ongeval in de Kennedytunnel? Geen extra capaciteit, stilstaan in de tunnel?**





*Dan ontstaat er allicht een file, zoals op andere plaatsen waar ongelukken gebeuren. Ook als er in Wommelgem een ongeluk gebeurt, of ergens tussen Antwerpen en Gent, zijn er geen directe alternatieven. Het Ringland-concept met scheiding der tunnels, laat wel wissels toe tussen de Stedelijke Ringweg en de Doorgaande Ringweg, zelfs tussen beide richtingen. Dit vergroot de mogelijkheden voor incidentenmanagement.*



## 4.5 TIMING EN PROCEDURES

### 4.5.1

**Er moeten heel wat procedures gevolgd worden. Hoe langt duurt het voor de eerste steen wordt gelegd/afgebroken? Wanneer kunnen we effectief van start?**

*Dit hangt af van de politiek besluitvorming, die de laatste jaren voor veel tijdverlies gezorgd heeft. In optimale omstandigheden kan over 3 tot 4 jaar gestart worden (schatting moeilijk exact te voorspellen). Een vergelijking met Madrid en Maastricht toont aan dat realisatie binnen de 10 jaar achter de rug kan zijn (maar het is de politiek die het tempo zal bepalen).*

### 4.5.2

**Wanneer kan er gestart worden met uw project gelet op procedures zoals plan MER, project MER, GRUP, ... ?**

*De overheid bepaalt het tempo van deze procedures. Zo is er drie jaar verstreken tussen de twee voorgaande fases van het dossier Oosterweel, dat is wel erg lang. Vandaag loopt ook de procedure voor de MER A102/R11bis (waar Ringland al alternatief fungeert) al anderhalf jaar, onze indruk is dat ook dit proces sneller had gekund. In dat kader hebben wij zelf bijvoorbeeld de compatibiliteitsstudie moeten maken, maar dat heeft niet voor tijdverlies gezorgd. Deze procedure zou volgend jaar afgerond kunnen worden, de meeste gegevens zullen al vroeger bekend zijn.*

*Vandaag loopt de procedure voor de aanstelling van een intendant, maar als men vandaag al zou kiezen voor Ringland, is dat natuurlijk overbodig en kan veel tijd gewonnen worden. Dan zouden de werken over 3 à 4 jaar bijvoorbeeld al kunnen starten.*



BIJLAGE PERSBERICHT: RINGLAND en het 2<sup>e</sup> 'Overkappingsonderzoek Stad Antwerpen' (juni 2015)

### **Ringland en de volledige overkapping**

*Ringland stelt vast dat iedereen vandaag overtuigd is dat een zo maximaal mogelijke overkapping noodzakelijk is en wel zo snel mogelijk moet gerealiseerd worden. Dat is uiteraard positief, maar Ringland gaat natuurlijk over veel meer dan (stukken) overkappen ...*

*Ringland stelt dan ook een aantal fundamentele vragen bij deze studie van de stad Antwerpen en is daarnaast ronduit ontgoocheld, zowel over het schamele ambitieniveau dat er uit spreekt, als over de wijze waarop die tot stand gekomen is.*

*Ringland, het burgerinitiatief, waar zoveel mensen hun schouders mee hebben onder gezet, dat zoveel mensen financieel mee hebben mogelijk gemaakt, is en wordt daarbij namelijk volstrekt genegeerd.*

### **Een nieuwe studie valt uit de lucht**

De conclusies uit de 1<sup>e</sup> 'Overkappingsstudie van de stad Antwerpen' (juni 2012) waren helder en duidelijk:

1. Herziening van het Masterplan 2020 is noodzakelijk, in functie van meer leefbaarheid en ten gunste van de volksgezondheid in Antwerpen.
2. Herstructurering van de Ring is noodzakelijk om meer te kunnen overkappen en dat is nuttig en nodig, juist in functie van maar leefbaarheid en volksgezondheid.

Met die eerste aanbeveling is tot op heden niets gebeurd, noch door de stad Antwerpen en haar diensten zelf, noch door de Vlaamse overheid of de BAM.

De tweede conclusie stelt: *"Om een grootschalig overkappingsproject mogelijk te maken zal ook de 'complexiteit' van de Ring gereduceerd moeten worden"*. Mogelijke maatregelen in dat verband zijn onder meer: *verlaging van de snelheid van 100 naar 70 km/uur en rationalisatie en/of reductie van het aantal aansluitingscomplexen.*

Vanuit die tweede conclusie is Ringland ontstaan. Twee maanden na de 1<sup>e</sup> studie lag een concept op tafel, met een voorstel voor opsplitsing van het verkeer in aparte tunnels om de weefbewegingen te ontrafelen en zo de veiligheid te verhogen en de capaciteit op te trekken. Het idee is onmiddellijk overhandigd, zowel aan de betrokken ambtenaren als aan het oude en het nieuwe stadsbestuur.

Vandaag verschijnt een 2<sup>e</sup> overkappingsstudie, die voortbouwt op de vorige. Ondanks de vele persoonlijke contacten op alle beleidsniveaus en met de betrokken ambtenaren, is Ringland daar op





geen enkele manier van op de hoogte gesteld, laat staan bij betrokken. De studie houdt verder ook op geen enkele manier rekening met de suggesties vanuit Ringland.

Integendeel, **de nieuwe studie laat ook de eigen aanbeveling vallen, die stelt dat meer overkappen alleen maar kan als de Ring geherstructureerd wordt.** De studie volgt nu een ander spoor: als de Europese tunnelrichtlijnen anders kunnen geïnterpreteerd worden, kunnen in plaats van stukken van 450 m op termijn ook langere stukken tot 2 km overkapt worden. Op die manier zou geleidelijk aan een 'grootschalige overkapping' kunnen gerealiseerd worden.

### Vragen liggen voor de hand

#### **Mobiliteit en veiligheid**

Bij monde van mobiliteitsschepen Koen Kennis is dikwijls gesteld dat 'Ringland de mobiliteit niet zou oplossen'. De recente studie van Vectris toont aan dat dit wel degelijk wél het geval is en dat het belangrijkste initiatief om dat te realiseren net **de herstructurering van de huidige Ring** is. Die studie toont aan dat deze herstructurering **een grotere prioriteit** verdient dan de Oosterweelverbinding.

In de nieuwe studie van de stad blijft de Ring echter onveranderd, met andere woorden: **de huidige files, de grote onveiligheid en de bijkomende files die er het gevolg van zijn, worden bestendig.** Door deze onder de grond te steken, wordt de situatie nog erger. Binnen dit concept wordt ook aan de situatie van de Singel niets veranderd, ook al geeft de 1<sup>e</sup> studie van de stad duidelijk aan dat zich ook daar een groot probleem stelt, zowel inzake slechte luchtkwaliteit als inzake geluidsoverlast.

#### **Luchtkwaliteit en volksgezondheid**

De studie die in opdracht van Ringland en met de middelen van de crowd-funding zijn uitgevoerd door VITO, tonen duidelijk aan dat het algemene milieubeleid nooit in staat zal zijn om de grote concentratie van vervuilde lucht rond de Antwerpse Ring op te lossen. VITO stelt **dat alléén een volledige overkapping** daartoe de mogelijkheden biedt. Ringland heeft daarbij de ambitie vooropgesteld om ook voor de vijf resterende tunnelmonden via **innovatief wetenschappelijk onderzoek** te komen tot een afdoende en verantwoorde oplossing.

De studie van de stad stelt een oplossing voor met kortere stukken overkapping, afgewisseld met open stukken. In dergelijk systeem is **luchtbehandeling en -zuivering totaal onmogelijk.** Dit concept biedt dus géén antwoord, noch voor de slechte luchtkwaliteit, noch voor de geluidsoverlast van omwonenden. Medische studies hebben in dat verband afdoende bewezen dat al wie op minder dan 1.500 m van dergelijke vervuiling woont, daar **ernstige gezondheidsrisico's** aan overhoudt. De oplossing die de stad voorstelt biedt geen enkel antwoord op deze ernstige situatie.

#### **Compatibiliteit**







De stad Antwerpen gaat uit van het beslist beleid met de Oosterweelverbinding. In het kader van de MER-studie A102/R11bis is aan Ringland gevraagd te onderzoeken of beide concepten 'compatibel' zijn. Ringland heeft deze studie net afgerond en de conclusie is duidelijk: **Ringland is perfect verenigbaar met een bijkomende Scheldekruising, op voorwaarde dat die meer naar het noorden wordt opgeschoven.**

Het concept van Ringland 'stopzetten' net voor of net na de verkeerswisselaar met de E34/E313 zou leiden tot een **'duale stad'**, met het rijke zuiden (met overkapping) en het arme noorden (met BAM-project), wat volgens Ringland op geen enkele manier te verantwoorden is. Het concept van Ringland doortrekken tot het Sportpaleis of tot aan de Groenendaallaan levert tevens een aantal **structurele problemen** op inzake verkeersorganisatie. Het feit dat er geen duidelijk onderscheid meer is tussen een knooppunt op stedelijk of hoger niveau (goed aansluitend op het onderliggende wegennet) is er één van. Het links invoegen van vrachtwagens van en naar het noorden in het Oosterweelontwerp is al even onaanvaardbaar.

### **Stadsontwikkeling**

De Oosterweelverbinding noch het concept voor de 'strategische overkappingen' van de stad Antwerpen, biedt structurele mogelijkheden inzake stadsontwikkeling, terwijl zich in en om Antwerpen op dat vlak grote uitdagingen stellen. Ringland daarentegen biedt wel de ideale goed ontsloten ruimte voor nieuwe woonontwikkelingen, extra economische activiteiten en tal van aanvullende voorzieningen. Die kans niet grijpen is een historische vergissing.

### **CONCLUSIE**

Het voorstel van de stad Antwerpen voor een aantal 'strategische overkappingen' is een historische vergissing. Het is alles behalve een 'andere weg' om tot hetzelfde doel 'de overkapping' te geraken. Laat staan dat het **een integrale en geïntegreerde aanpak** toelaat van de structurele problemen inzake **mobiliteit, leefbaarheid en stadsontwikkeling** waar Antwerpen voor staat.

Het concept bestendigt de onveilige situatie op de Ring voorgoed en draagt niets bij tot de hoogst nodige vermindering van de verkeersproblemen op de Ring en de aanvoerwegen.

Het concept maakt het ook voorgoed onmogelijk om iets te doen aan de slechte luchtkwaliteit en de geluidsoverlast in de ruime omgeving van de Ring en bestendigt dus de zeer ongezonde situatie waarin zeer veel inwoners van de stad binnen een straal van 1500m wonen.

*Een vergelijking*





*Antwerp FC speelt in tweede klasse, Beerschot-Wilrijk speelt in derde ... als rechtgeaarde Antwerpse voetbalsupporter kan je toch alleen maar dromen van 'Antwerp United' een verregaande samenwerking van beide clubs, over alle tegenstellingen en rivaliteiten uit het verleden heen. Alleen op die manier kan Antwerpen op korte termijn terug een rol van betekenis spelen in eerste klasse en kan het op langere termijn Europees voetbal en zelfs de 'champions league' ambiëren.*

*Met een partiële overkapping van de Ring en een Oosterweelverbinding op de slechtst denkbare plek raakt de stad op Europees vlak natuurlijk nooit in eerste klasse.*

*Ringland heeft wél de potentie om zich te meten met andere overkappingen in Europa en daarbuiten. Alleen met dergelijk ambitieus project (waarvan Ringland ook de betaalbaarheid heeft aangetoond) kan de stad zich effectief op de Europese kaart zetten. Alleen samenwerking kan daartoe leiden. Ringland heeft zich op dat vlak altijd zeer coöperatief opgesteld, het telt alvast ook al veruit de meeste supporters of het grootste draagvlak, het verdient een eerlijke kans.*

*Eric Antonis heeft als intendant voor Antwerpen '93 het stof weggeblazen van een telefoonboek aan voorstellen vanuit de toen erg traditionele culturele sector. Hij heeft de stad met zijn samenhangend en wervend verhaal zijn trots teruggegeven én op de kaart gezet. Het blijft een pluim op de politieke hoed van toenmalig burgemeester Bob Cools dat hij Eric die ruimte heeft gegeven heeft en dat risico toch is aangegaan. Alleen als de nieuwe intendant voor Antwerpen ruimte krijgt en iedereen open in dat proces wordt betrokken, is er kans op slagen. Wie wacht op wie om opnieuw een dergelijke historische kans te grijpen? Dan **'kunnen de mensen dansen'**, of dat nu mag van de radio of niet.*

Ringland 20 juni 2015

