



RINGLAND HAALBAAR EN BETAALBAAR

IDEA Consult: Ringland verdient zichzelf terug

Korte schets: wat zal Ringland kosten?

Om de mogelijke opbrengsten te kunnen vergelijken met de kosten, maken we hieronder even een korte schets.

De Stad Antwerpen maakte in het verleden (2012) al een eigen studie over een gedeeltelijke overkapping. De kost werd toen geraamd op 160 miljoen euro per km, voor een overspanning van tweemaal 31 meter (één overkapping per rijrichting). In het huidige Ringlandplan kiezen

we voor twee tunnels in elke rijrichting, dus in totaal vier tunnels, die elk een kleinere, goedkopere overspanning nodig hebben (16 tot 20 meter). Door dit doordacht ontwerp halen we de kostprijs sterk naar beneden. Ook de situering van de Nieuwe Singel op het dak van de binnenste tunnels zorgt voor een bonus: de op- en afrit-

ten kunnen daardoor namelijk erg compact blijven wat meteen de prijs drukt. De overkapping van de Antwerpse Ring zal per lopende kilometer beduidend goedkoper blijken dan de plannen van de Stad Antwerpen. En in verhouding goedkoper dan vergelijkbare, al gerealiseerde projecten in andere Europese steden als Hamburg, Madrid, Rotterdam, München en Maastricht.

De overkapping van de Antwerpse Ring zal per lopende kilometer beduidend goedkoper blijken dan de plannen van de Stad Antwerpen.

In de eerste versie van de overkappingsstudie, door Ringland, werden de kosten geraamd op 2,4 miljard euro. In de huidige plannen wordt de overkapping op enkele plaatsen uitgebreid. In het noorden komt er een extra stuk van het knooppunt aan de Groenendaallaan tot de kruising van de A12 met de E19. Ook het knooppunt van het Rivierenhof, het knooppunt ter hoogte van het park Den Brandt en

de spaghettiknoop aan het nieuwe Justitiepaleis worden overkapt. Dat betekent meer overkapping - van 12 km vroeger tot 15,2 km - dus ook een meerkost. De totale kost wordt nu geraamd op 3,1 miljard euro, maar blijft nog altijd kleiner dan de geraamde opbrengsten. Naast het bouwen van de overkapping houdt IDEA Consult in een uitgewerkt financieel model rekening met de **onderhouds- en werkingskosten** van de ontwikkelingsmaatschappij die Ringland in de toekomst zal uitwerken.

Ringland creëert plaats voor een 10de district

Dankzij de overkapping van de Ring wordt ruimte gewonnen, op een plek die anders niet kan worden ontwikkeld. Vél ruimte, want het nieuwe Ringland is 384 ha groot, ongeveer 1,5 keer de oppervlakte van de volledige binnenstad. De vast-

IDEA Consult is een consultancybureau uit Brussel met een zeer brede expertise.

Zowel overheden als private organisaties van over heel België en Europa doen op hen een beroep.

Als experts in vastgoed en gebiedsontwikkelingen worden zij vaak geconsulteerd om bijvoorbeeld het woningaanbod af te stemmen op toekomstige bevolkingsevoluties of haalbaarheidsanalyses uit te voeren op belangrijke gebiedsontwikkelingen.

www.ideaconsult.be

IDEA

CONSULT *thinking ahead*

Medewerkers:

Helena Bieseman

Consultant

Vastgoed & Gebiedsontwikkeling

Lucien Kahane

Expert

Vastgoed & Gebiedsontwikkeling

Bruno Vanvolsem

Expert

Vastgoed & Gebiedsontwikkeling

Wim Van der Beken

Algemeen Directeur



↑ Aan het Zuid-Station kan er heel wat ontwikkeld worden. Er is zelfs plek voor een nieuw voetbalstadion. (afbeelding door OMGEVING)

Meer dan 1.000 nieuwe woningen per jaar

Op 14 jaar tijd kunnen er 16120 woningen gerealiseerd worden op Ringland. We rekenen hierbij op een ritme van de Antwerpse vastgoedmarkt, van 1511 wooneenheden per jaar, als we hiervan **75% naar Ringland** kanaliseren, dan kunnen er op Ringland elk jaar 1150 woningen gebouwd worden.

Dit biedt vele perspectieven voor de Stad Antwerpen, aangezien er tegen 2030 een enorme bevolkingstoename wordt verwacht.

Als we in 2020 kunnen starten met de bouw van het vastgoed op Ringland dan kunnen we **tegen 2030 11500 woningen realiseren**. Daarmee kunnen we 30.000 van de 40.000 verwachte inwoners in Antwerpen huisvesten (tussen 2020-2030, cijfers SVR). Dat is

Ringland huisvest 75% van de bevolkingsgroei

75% van de bevolkingsgroei.

Die mensen kunnen best wonen op de meest leefbare en goed ontsloten plekken. Ringland biedt dan ook 10 nieuwe duurzame wijken aan middenin de stad.

Nieuwe kantoren in geselecteerde zones

In het ruimtelijk structuurplan Antwerpen wordt ook geschat dat een aanbod van 410.000 m² nieuwe kantoren verspreid over de komende 10 jaar een evenwichtige doelstelling is. Ringland vult **de helft van het toekomstige kantorenaanbod in**.

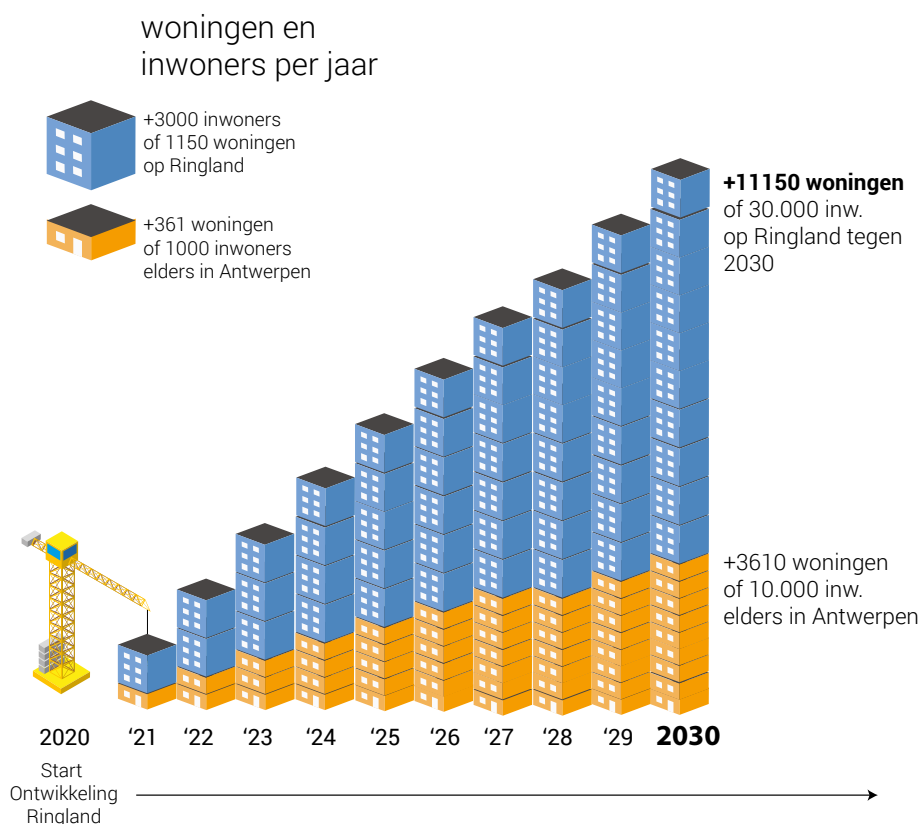
Er moet ruimte gecreëerd worden voor lokale bedrijvigheid, waarbij gemikt wordt op een hoge ruimtelijke kwaliteit. Met andere woorden, het worden mooie locaties die hoofdkantoren van regionale bedrijven of bedrijven binnen de

Benelux kunnen aantrekken. Ook voor gedecentraliseerde overheidsdiensten wordt er plaats voorzien.

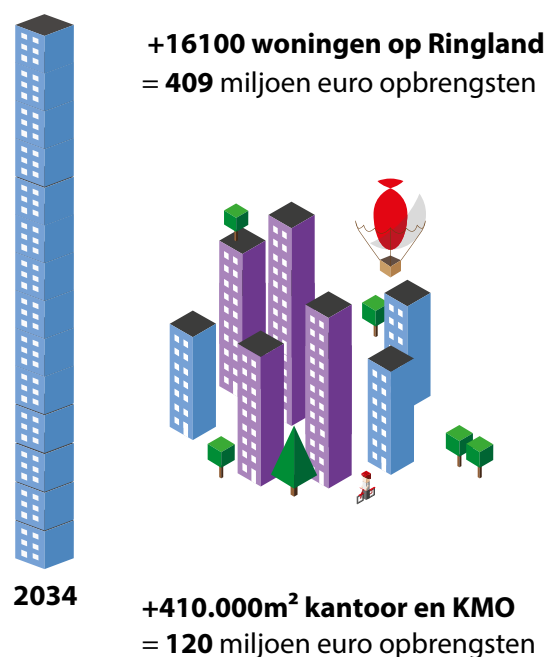
Deze kantoorontwikkelingen moeten gestuurd worden naar geselecteerde zones om de mobiliteit te bevorderen en om een overaanbod op bepaalde plaatsen te voorkomen.

Vastgoed-opbrengsten

De grafiek in het midden geeft een overzicht van de mogelijke opbrengsten van de vastgoedontwikkeling. Dergelijke vastgoedontwikkelingen vergen wel de nodige tijd en worden dus **best gefaseerd in de markt gezet**. De vastgoedopbrengsten op datum van vandaag kunnen dan ook niet overeenstemmen met de verkoopprijs. Het verschil zit in de rentelast die we moeten dragen om vandaag al het geld te ontvangen voor gronden die we pas in de toekomst gaan verkopen.



Opbrengsten



Extra winst: vastgoed-meerwaarde voor omwonenden

Een indirecte opbrengst van het Ringlandproject is de meerwaarde voor de omwonenden, die direct genieten van het uitzicht op een nieuwe groene long. Er is dus sprake van een echte kwaliteitswinst, zowel in levenskwaliteit als in de vermindering van geluidsoverlast.

De waarde van woningen rondom de Ring stijgt met 40 euro per m²

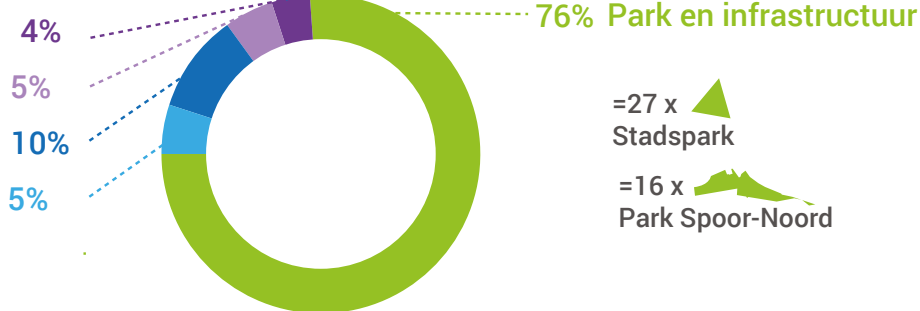
Daarnaast zullen de nabijgelegen woningen verhogen in waarde door de aanwezigheid en nabijheid van groen. De cijfers over deze toename in waarde van vastgoed variëren in de literatuur tussen 6 en 15 procent. We hanteerden een waardestijging van 40 euro per m² woning aan de rand van Ringland, een gemiddelde waarde die werd afgeleid uit internationaal studiewerk.

KMO en bedrijvigheid

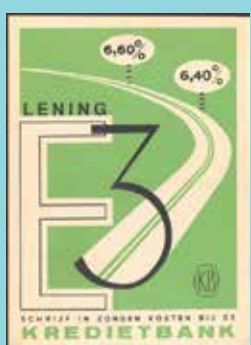
Kantoren 4 verdiepingen

Appartementen 8 verdiepingen

Woningen



Buurtbewoners Ringland zijn aandeelhouders in winst



In de marge van haar onderzoek werkte IDEA Consult een mogelijke organisatiestructuur uit. De opbrengsten van Ringland - tolheffing en vastgoed - volgen immers pas vele jaren na de bouw ervan. Het betrokken vastgoed moet in fasen worden gerealiseerd om een ineenstorting van de markt te vermijden. Ringland heeft dus nood aan een ontwikkelingsmaatschappij, publiek of privaat

aangestuurd, die de bouw op zich neemt maar ook zorgt voor onderhoud van de Ringlandinfrastructuur, verkoop van de vrijgekomen gronden en het heffen van de intelligente tol. Die maatschappij zal voor het voorfinancieren van de bouwwerkzaamheden een beroep doen op partners. IDEA Consult suggereert dat deze ontwikkelingsmaatschappij zich

openstelt naar haar stakeholders, de omwonenden in de eerste plaats, en hen de mogelijkheid biedt in te tekenen op het kapitaal of op obligaties met vast rendement. Uit de eerste berekeningen van IDEA Consult, afgaand op het huidige beschikbare cijfermateriaal, blijkt dat deze nieuwe ontwikkelingsmaatschappij zelfs nog middelen beschikbaar zal hebben om bij te dragen aan duurzame

vervoersmaatregelen welke de leefbaarheid van de Stad Antwerpen en haar omgeving verder ten goede komen. Dus omwonenden kunnen in dit zakenmodel partner worden in een ethische en duurzame belegging waarbij ze niet alleen een financieel graantje meepikken maar bovendien het welbevinden van zichzelf en hun buurt in de hand werken.

Drie systemen tolheffing onder de loep

Het systeem van tolheffing in Antwerpen is volgens IDEA Consult op verschillende manieren aanpasbaar, zoals onderstaande drie scenario's.

1 • Een eerste scenario is de **directe tolheffing** zoals we die nu bijvoorbeeld kennen aan de Liefkenshoektunnel. In dit systeem betaal je dan om de Ring te gebruiken. Daarbij zijn er twee mogelijk tarieven: een laag tarief van € 0,50, € 1,00 en € 2,50 en één met een hoger tarief van € 2,00 (prijs tramticket), € 4,00 en € 10,00 voor respectievelijk personenwagens, lichte bestelwagens en vrachtwagens. Gebaseerd op de trafiek over de zuidrand van de Ring, genereert het lage tarief jaarlijks 36,5 miljoen euro aan inkomsten. Het hogere tarief genereert 146 miljoen euro per jaar. Dit eerste scenario houdt echter

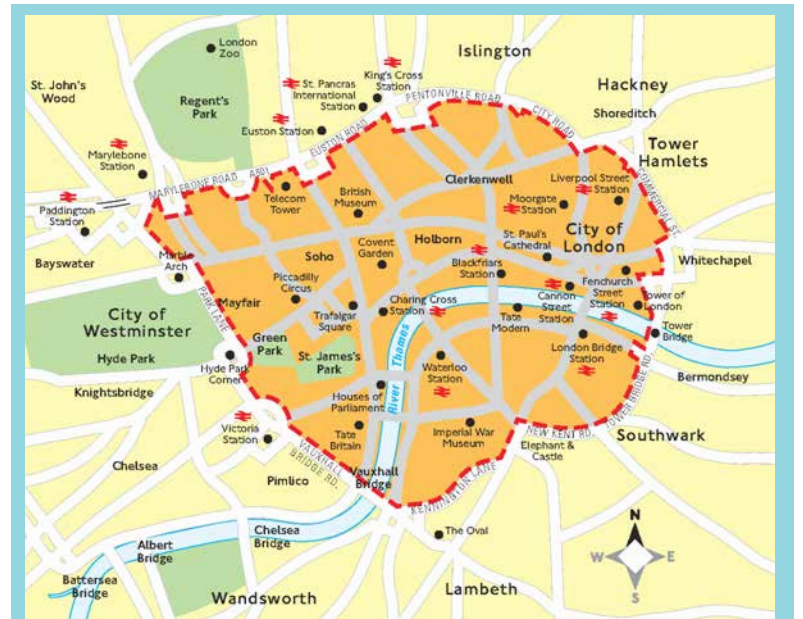
geen rekening met het tijdstip van passage. Daardoor kan de dosering van de capaciteit niet gestuurd worden, met files en sluisverkeer als resultaat.

2• Een tweede scenario voert een **tolheffing in bepaalde zones** in. Stad Antwerpen maakte reeds de keuze voor een lage-emissiezone tussen de Scheldekaaien tot net buiten de Ring. Vanaf 4 januari 2016 betaal je dus tolgeld als je in dit gebied wil rondrijden met een vervuilend voertuig. Het systeem zal werken met een boetesysteem, wat er voor zorgt dat eens de lage-emissiezone haar functie vervult, de inkomsten ervan zullen stabiliseren en op termijn dalen. En hoewel dit een goede oplossing is voor de leefbaarheid in de stad, zal dergelijk systeem dus niet kunnen dienen om Ringland te financieren.

3• Bij elke denkpiste van tolheffing is het cruciaal om te bepalen **welke bedragen haalbaar zijn** om ontwijkend gedrag (en dus sluisverkeer) te vermijden. Het is immers belangrijk dat bestuurders de infrastructuur graag willen gebruiken en er de meerwaarde van inzien.

IDEA Consult stelt daarom een **intelligente tolheffing voor, namelijk een stadsbonus**, die alle inrijdend verkeer met inbegrip van de gebruikers van Ringland belast op weekdays tussen 7u en 19u, uitgezonderd juli en de officiële verlofdagen. Deze tolheffing kan bijvoorbeeld gebeuren door nummerplaat herkenning of het Viapass-systeem.

Als het eerder vernoemd laag toltarief gehanteerd wordt, genereert dit systeem jaarlijks 192 miljoen euro aan inkomsten.



Vergelijkbare projecten van rekeningrijden zijn onder andere in Londen, Milaan en Stockholm worden bijvoorbeeld zowel milieubelastende voertuigen als spitsverkeer gevisieerd. Dit door een *Low Emission Zone* waarbij de meest vervuilende zware

dieselwagens worden belast om te sensibiliseren naar schonere wagens. Deze taks bedraagt tussen de € 139 en € 278. Hiernaast is er de London Congestion Charge Zone die loopt van 7u tot 18u van maandag tot vrijdag en viseert alle wagens in het centrum van Londen.

Stadsbonus: de oorzaak betaalt voor de oplossing

De nood aan Ringland is ontstaan uit de hinder die de verkeersdrukke op de Ring genereert. De gebruiker van de nieuwe tunnel laten betalen is een valabele denkpiste om de aanleg van de overkapping van de Ring te financieren. **De veroorzakers van de geluids- en luchtverontreiniging vergoeden als het ware de omwonenden voor het verlies**

aan levenskwaliteit. In het geval van Ringland vergoeden de gebruikers de infrastructuurwerken die nodig zijn om deze problemen op te lossen of minstens acceptabel te maken.

Het systeem van tolheffing kent het grootste draagvlak omdat de oorzaak voor de oplossing betaalt. In veel Europese landen is tolheffing al ingeburgerd, denk maar aan

de péage in Frankrijk, het vignet in Zwitserland en de tol voor de Mont Blanc tunnel of de Westerscheldetunnel in Nederland.

Ook in België sloten Vlaanderen, Brussel en Wallonië al in 2011 een politiek akkoord over de hervorming van de verkeersfiscaliteit. Dit akkoord voorziet de invoering van een intelligente kilometerheffing voor vrachtwagens en een elektronisch wegvignet voor personenwagens, het zogenoemde Viapass-systeem.

Besluit: zeer realistisch terugverdieneffect

Een overkapping van de Antwerpse Ring is dus haalbaar en betaalbaar. Naast de verhoogde levenskwaliteit voor de bewoners in en rond Antwerpen, levert het ook een betere mobiliteit op. Maar daarnaast is er nog een zeer realistisch terugverdieneffect o.m. een geweldige winst inzake

volksgezondheid (vermindering van gezondheidsrisico's) en grote economische besparingen door een vlottere verkeersdoorstroming. **De gebruikers van de infrastructuur zullen de meerkost van de slimme tolheffing snel terugverdienen door de tijdswinst die ze hebben dankzij het vlottere verkeer.**

KOSTEN/OPBRENGSTEN OVER 30 JAAR

