

Een nieuw scenario...



Nieuwe Ring voor een Groene Rivier

Het Masterplan 2020 verwacht met een multimodale mix een verkeersoplossend antwoord te bieden op het urgente mobiliteitsvraagstuk. De aanleg en uitbreiding van tramlijnen, het voorzien van nieuwe fietspaden, de verhoging van de Albertkanaalbruggen en het sluiten van de Ring rond Antwerpen zijn de dragende pijlers van het plan.

Over deze laatste is echter al veel inkt gevloeid, stevig gedebatteerd en tientallen studies gevoerd. Na 17 jaar staan we vandaag nog steeds nergens. Een schop in de grond in het vooruitzicht is er evenmin. Iedereen is het er stilaan over eens dat er iets moet gebeuren. Hoe dit juist met welke aanpak dient te gebeuren, is opnieuw voer voor discussie. Sluiten we de Ring? Leggen we de Grote Ring aan? Creëren we bretellen, tangenten of bis-trajecten? Of houden we ons aan vastgeklonken tracés? Of leggen we misschien wel een groendak op de Ring?

Laten we het breder bekijken, waarbij het sluiten van de Ring zelfs niet meer aan de orde is. Nog meer, de Ringweg kan worden geschrapt.

Hoe juist, leggen we je haarfijn uit in dit dossier.

Veel leesplezier!

Antwerpen Hogerop, januari 2013



Context

Huidige situatie

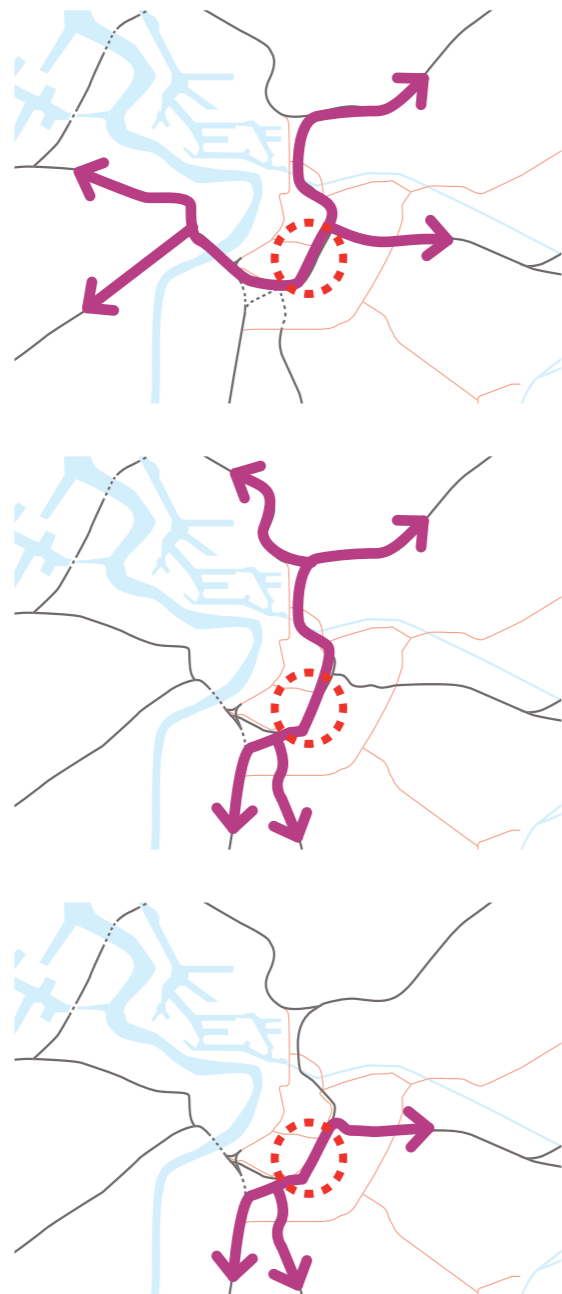
Ring van Antwerpen

De huidige Ring van Antwerpen is totaal verzadigd. Een grotere open deur kan je met deze stelling niet intrappen. Alle voorgaande studies zijn het er unaniem over eens dat er drastische ingrepen nodig zijn om het fileprobleem in de Antwerpse regio op te lossen.

De Antwerpse Ring ter hoogte van Berchem, tussen de knooppunten Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Oost, is door het samenkomen van de belangrijkste verkeersstromen het drukste punt in het Vlaamse snelwegenlandschap en wellicht een van de drukste wegvakken in Europa. Vooral het enorme aandeel vrachtverkeer en de hierbij horende lucht- en geluidsvervuiling maakt dat de Ring een reële gezondheidsbedreiging vormt voor de ruime Antwerpse bevolking.

‘De Ring’ loopt dwars door de stad en vormt zo een even grote barrière als haar voorganger, de voormalige Brialmontomwalling. Deze fysieke en vooral psychologische barrière maakt dat we nu steeds spreken over twee delen van de stad: intramuros, de échte stad en extra-muros, de rand.

Antwerpen is een van de belangrijkste autowegenknooppunten in West-Europa. Niet minder dan 8 autosnelwegen komen hier samen. Daarnaast is de Ring ook een belangrijke infrastructuur voor het lokaal verkeer. Deze mix van doorgaande en lokaal verkeer, de vele complexe weefbewegingen door de vele op- en afritten op een korte afstand maken de Antwerpse Ring tevens een van de gevaarlijkste wegen van Europa.



Antwerpen, autostad

De zeer recente en belangrijke beleidswijzigingen inzake mobiliteit ten spijt, maar Antwerpen is en blijft een heuse autostad. Hoewel het hem steeds lastiger gemaakt wordt is, koning auto nog steeds de baas in de stad. Los van de milieuproblematiek wordt het nu echter stilaan duidelijk dat er met een steeds groeiende bevolking en wagenpark gewoonweg geen plaats meer is om iedereen met de auto de stad in te blijven sturen. Dat de mobiliteit in de toekomst een verhaal is van meer stappen, fietsen en openbaar vervoer weet ondertussen wel iedereen. Het kantelpunt om eindelijk een echte omslag te maken komt steeds dichterbij.

Er werden door de overheid reeds heel wat positieve zaken gerealiseerd de afgelopen jaren: Antwerpen werd het toonbeeld van uitstekend aangelegde fietsinfrastructuur en we konden recent nieuwe tramverlengingen inrijden. Doch zijn we nog maar net gestart. De weg naar een duurzame stedelijke mobiliteit is echter nog lang.

In dit opzicht is het volstrekt onlogisch dat alle toekomstige snelwegen tot aan de kern van de stad komen en er zelfs op eindigen. Het huidig beperkt aantal P+R's kan slechts een klein deel van de automobiele bezoekers van de stad overtuigen om de wagen aan de stadsrand achter te laten. Met zo'n dense weginfrastructuur in en rond de stad is de verleiding dan ook te groot.



Vroegere plannen

Oosterweelverbinding

Midden jaren '90 nam de overheid de beslissing om de Ring van Antwerpen af te werken door deze in het noorden te 'sluiten' met de nieuwe Oosterweelverbinding. Dit initiatief had tot doel om het verkeer in en rond Antwerpen beter te doen doorstromen.

Er werd gekozen voor de kortst mogelijke sluiting van de bestaande onvolledige ring. De verbinding zou bestaan in een nieuwe tunnel, 2 maal 3 rijstroken en koker voor fietsers onder de Schelde en een dubbeldeksbrug, de Lange Wapper met 2 maal 4 rijstroken over het Straatsburgdok, tussen Eilandje en haven. De hele historiek van de eerste intentie tot sluiting van de Antwerpse Ring tot nu, en de komende jaren, zullen wellicht nog dikwijls onderwerp worden van vele boeken en interessante documentaires.

Alleszins lag er een uitgewerkt plan op tafel. Klar om gerealiseerd te worden. Maar dit werd n.a.v. het referendum van 2009 van tafel geveegd. Het kostte de politiek heel wat moeite en bochtenwerk maar een jaar later werd de stad en haar bewoners met een vernieuwd plan opgezadeld...

Indertijd stond Antwerpen Hogerop zelf achter de Lange Wapper. We dachten toen immers binnen het strikt opgestelde kader van beschikbare budgetten en onontwijkbare randvoorwaarden. Toch waren we niet blind voor de tekortkomingen van het project. Via diverse suggesties trachtten we de negatieve impact op de omliggende buurten zo mogelijk om te buigen naar voordelen.

A102

Tesamen met de beslissing om de Oosterweelverbinding te realiseren, herbevestigde de hogere overheid de intentie om de A12 te verlengen van het huidige eindpunt aan de E19 te Ekeren/Merksem tot de E34/E313 aan het rondpunt van Wommelgem. De toenmalige regering zag deze verkeersverbinding echter enkel als een terugvaloptie moest de geplande Oosterweelverbinding niet voldoen.

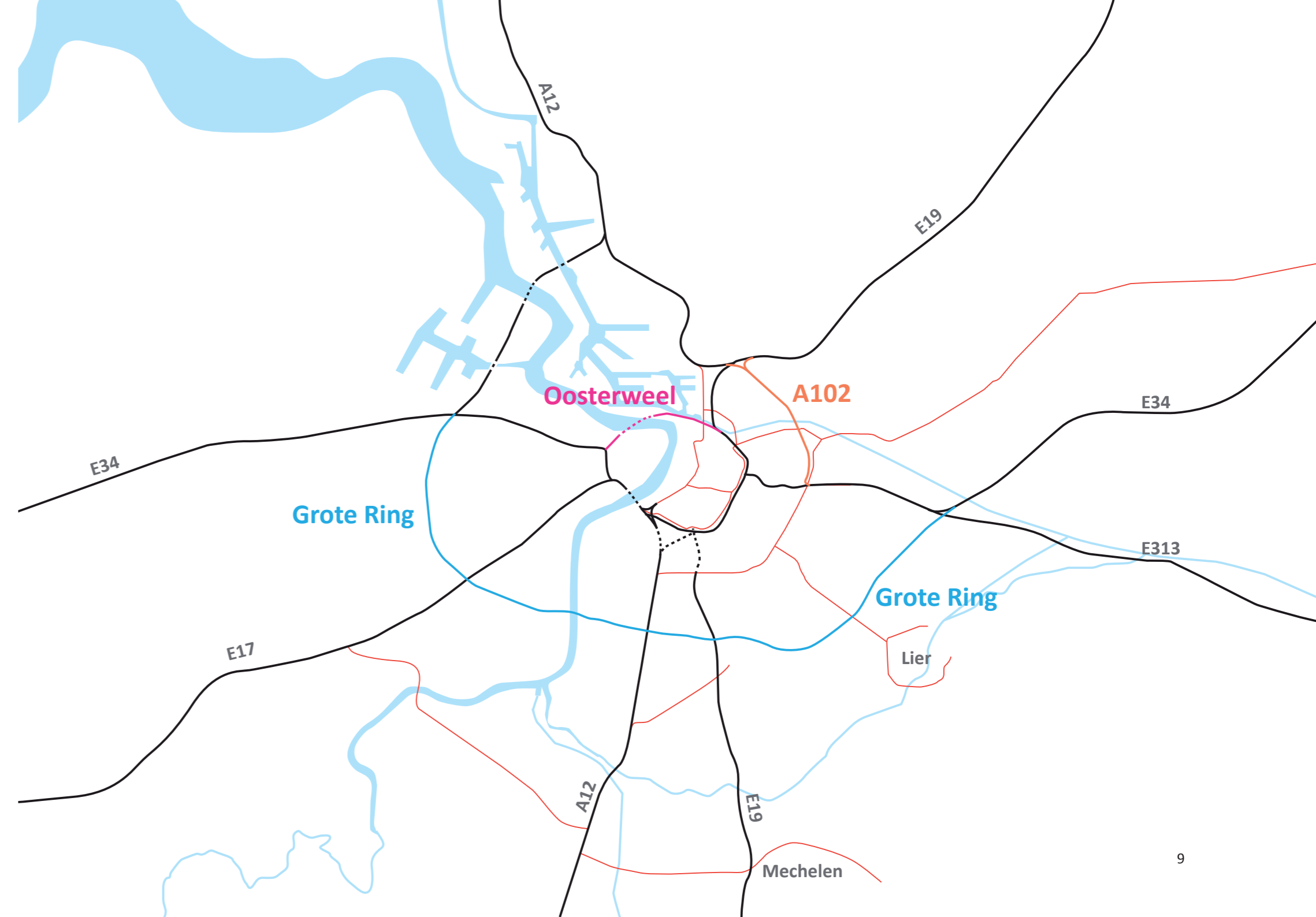
Deze terughoudendheid bij deze nieuwe wegverbinding was er door tientallen jaren van fel protest bij de aangrenzende gemeenten, reeds vanaf dat deze weg op de gewestplannen werd gezet in de jaren '60-'70. Deze verbinding, oorspronkelijk voorzien als een bovengrondse snelweg met 2 maal 2 rijstroken op talud, zou immers een aanzienlijke oppervlakte groen en open ruimte opslokken in een in de jaren zestig reeds volgebouwde omgeving.

Zoende bleef de 'reservatiestrook' gedurende de afgelopen 40 jaar onbebouwd en vormt deze strook een van de laatste grote groene en open ruimtes in de Antwerpse stadsrand. En is het ook een van de laatste herinnering aan de landelijke omgeving voor de 20ste eeuwse stedelijke expansie.

Grote Ring

Tijdens de jaren '60-'70, ook wel de gouden jaren voor de snelwegen, voorzag men reeds dat de Antwerpse Ring zoals beoogd in de toekomst mogelijk niet alle verkeer zou kunnen verwerken. Daarom voorzag het snelwegenprogramma, een tweede, grotere ring rondom Antwerpen, verder van het stadscentrum gelegen. Reeds voorziene en aangelegde aansluitingen hiervoor zijn te vinden in Ranst en Kontich. De nieuwe ringverbinding zou in het verlengde komen te liggen van de E34 te Ranst en zo via Kontich en onder/over de Schelde aansluiten op de snelwegen in het Waasland. Daar zou dan ook een tweede Scheldeoeververbinding aansluiten. Wat de noordelijke sluiting van de Grote Ring zou betekenen. De geschiedenis is gekend: enkel dit laatste deel, de nieuwe Liefkenshoektunnel werd gerealiseerd. De rest van de plannen stuitte op enorme protesten vanuit de landelijke gemeenten rondom Antwerpen en de burgemeesters hadden genoeg macht binnen de toenmalige rijksoverheid om de megalomane plannen op te bergen.

Met de beslissing om de Oosterweelverbinding aan te leggen werd tevens beslist om de Grote Ring definitief te schrappen. Alle verkeersproblematiek zou wel opgelost geraken binnen Antwerpen.



Masterplan 2020

Oosterweelverbinding

Naar aanleiding van het referendum in 2009 werd er in september 2010 een nieuw plan op tafel gelegd: de aan te leggen Oosterweelverbinding zal nog steeds op het zelfde tracé komen maar de Lange Wapperbrug werd vervangen door een tunnelversie. Net zoals bij het vorige plan zal een afgezonken tunnel met 2 maal 3 rijstroken onder de Schelde aansluiten op een op- en afrittencomplex ter hoogte van het voormalige Noordkasteel. Van daaruit vertrekken 2 af te zinken tunnelkokers met elk 2 maal 2 rijstroken enerzijds richting noorden (Merksem) en anderzijds richting zuiden (Deurne). Hierbij zou dan het viaduct van Merksem verdwijnen. De ring komt dan in een sleuf te liggen vanaf het Sportpaleis tot een nieuw te bouwen brug over het Albertkanaal. Ter hoogte van het Sportpaleis komt de fameuze 'paperclip', een open afrittencomplex dat hoewel in andere context reeds door Antwerpen Hogerop werd voorgesteld in 2007.

De nieuwe Oosterweelverbinding is een nog complexer project geworden dan de versie uit het eerste masterplan. Diverse haveninfrastructuren en havendokken dienen aangepast te worden. Daarnaast moeten twee recente bruggen, een hogesnelheidslijn en twee conventionele spoorweglijnen ondergraven worden en dient er tussen metro- en Schijnkokers gewerkt worden.

Na realisatie zal echter het verkeer op de Ring niet afnemen.

GESCHATTE KOSTPRIJS: CA. 3 À 3,5 MILJARD EURO

A102

Samen met de nieuwe Oosterweelverbinding werd bij wijze van politieke compromis beslist om de aanleg van de A102 opnieuw naar voor te schuiven. Deze verbinding zou een aanzienlijk deel van het verkeer van de ring moeten weghalen.

In tegenstelling tot de oudere plannen zal deze 8km lange verbinding tussen Ekeren en Wommelgem grotendeels ondergronds worden aangelegd om de bovenliggende groen- en parkgebieden te mijden. Deze verbinding zou samen met de aanleg van de 2de spoorontsluiting voor de haven worden gerealiseerd. Zo wordt er ondermeer gedacht om te werken met 2 geboorde dubbeldekstunnelkokers waarbij het autoverkeer in 2 maal 2 rijstroken gebruik kan maken van de onderste helft van de tunnel en het bovenste deel is dan bestemd voor telkens één goederenspoor.

GESCHATTE KOSTPRIJS: CA. 1,5 MILJARD EURO

R11bis

Bij de presentatie van het nieuwe masterplan was de ondertunneling van de R11, toen niet meer dan een vage streepjeslijn op een luchtfoto wellicht de grootste verrassing. Die nieuwe 7,5km lange verbinding onder de huidige Krijgsbaan tussen het rondpunt van Wommelgem en de aansluiting met de E19 ter hoogte van de Craeybeckxtunnel zou bijkomend verkeer moeten weghalven van de Ring.

Door middel van de 'cut-and-cover' methode zou in één tot drie lagen ondergronds een nieuwe verbinding van 2 maal 2 rijstroken worden

gerealiseerd, slechts geschikt voor 90km/h. Hierdoor zou de gehele Krijgsbaan en de groene voormalige spoorwegbermen in Mortsel volledig, evenwel tijdelijk worden herschapen in een diepe bouwput. Het is maar de vraag of het slechts blijft bij die ene huizenrij die dient te worden gesloopt ter hoogte van het rondpunt van Wommelgem...

De kostprijs van deze nieuwe verbinding werd, niemand zal het ontkennen lichtelijk onderschat op slechts 500 miljoen euro (tevens het initiële bedrag voor de Oosterweelverbinding). Voor het tunneltje van 400 meter dat weldra zal worden gebouwd in het verlengde van de start- en landingsbaan van de Luchthaven van Deurne is al 45 miljoen euro vereist. Gezien de grotere schaal en complexiteit van het R11bis-verhaal, zal de uiteindelijke kostprijs van het project met zekerheid een veelvoud zijn van het initieel geschatte bedrag.

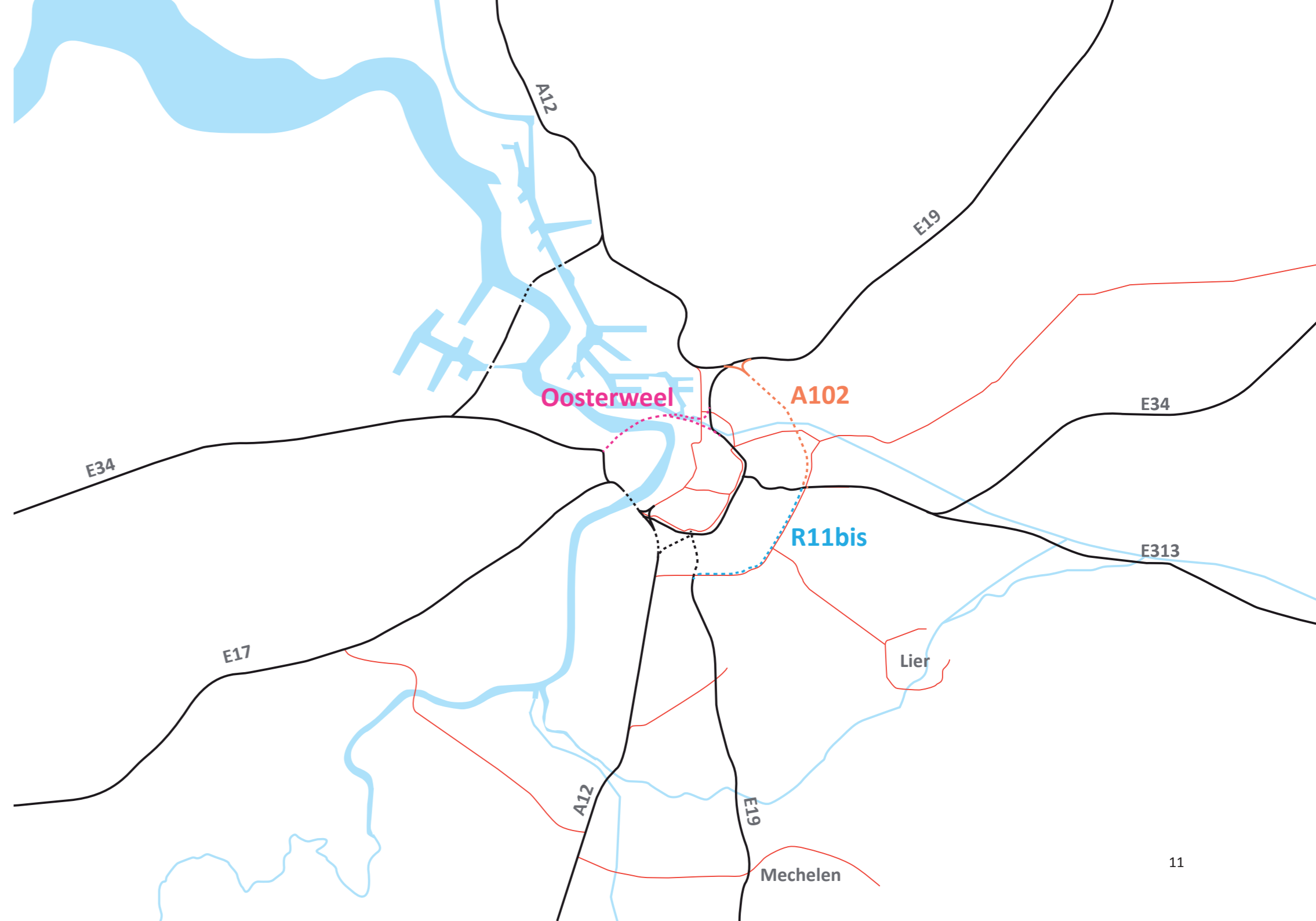
GESCHATTE KOSTPRIJS: CA. 1 À 1,5 MILJARD EURO

Overkappen ring

Gezien de Antwerpse Ring zelfs na de aanleg van de nieuwe verbindingen nog steeds zal instaan voor een enorm aandeel auto en vrachtverkeer kan de overheid niet anders dan op termijn stuk voor stuk de volledige ringzate te overkappen om zo de leefbaarheid van de stad te verbeteren en om de broodnodige ruimte te creëren voor bijkomend groen en toekomstige stadsuitbreidingen.

GESCHATTE KOSTPRIJS: CA. 1 MILJARD EURO

TOTAAL: CA. 6,5 À 7,5 MILJARD EURO



Meccano

Noordelijke en Westelijke tangent

De “Meccano” voorgesteld door stRatengeneraal en Forum2020 voorziet een nieuwe Scheldeoververbinding noordelijker ten opzichte van de Oosterweelverbinding. De Noordelijke Tangent wordt met 2 maal 3 rijstroken, net zoals een groot deel van het Meccanotracé aangelegd door middel van de wanden-dak-methode waarbij eerst de wanden worden gebouwd van bovenaf, dan de dakplaat er wordt opgelegd en vervolgens de tunnel wordt uitgegraven. Het tracé vertrekt aan de E34 en loopt onder de Canadastraat in de Waaslandhaven. Via afgezonden tunnelelementen gaat het onder de Schelde en het Hansadok tot aan de Noorderlaan waar de tangent via een viaduct aansluit op de A12 aan het bestaande op- en afrittencomplex te Ekeren. Aan de Scheldelaan wordt een op- en afrit voorzien voor het verkeer van het zuidelijk havenverkeer op Rechteroever.

De Westelijke Tangent verzorgt, grotendeels ondertunneld de verbinding tussen de E17 (aan de gecontesteerde nieuwe gevangenis) en de E34 (aan de aansluiting met de Noordelijke Tangent).

GESCHATTE KOSTPRIJS: CA. 2 MILJARD EURO

A102

Het Meccanotracé omvatte ook een oostelijke tangent. Deze verbinding werd door de overheid opgenomen in haar plannen voor de A102. In tegenstelling tot de plannen van de overheid sluit in deze context deze A102 wél aan op de nieuwe Scheldeoververbinding en wint dan zo logischerwijs aan belang. Een van de grootste verkeerstromen, het oost-west-verkeer krijgt op deze manier een snel en logisch alternatief voor de huidige ring.

GESCHATTE KOSTPRIJS: CA. 1,5 MILJARD EURO

R11bis

Hoewel niet oorspronkelijk opgenomen in het Meccanotracé zijn de nieuwe plannen voor de R11bis een logische aanvulling op de andere voorgestelde tangenten. Op deze manier wordt een nieuwe ‘grote ring’ gecreëerd. Nadeel is wel dat deze dichtbij de stad gelegen dan de oorspronkelijke Grote Ring.

Deze bypass heeft vooral zijn voordelen voor het zuid-oost-verkeer. Voor het grote deel noord-zuid-verkeer blijft de verbinding via de huidige Ring van Antwerpen, ondanks alle hoge investeringen immers de logische en kortste verbinding.

GESCHATTE KOSTPRIJS: CA. 1 À 1,5 MILJARD EURO

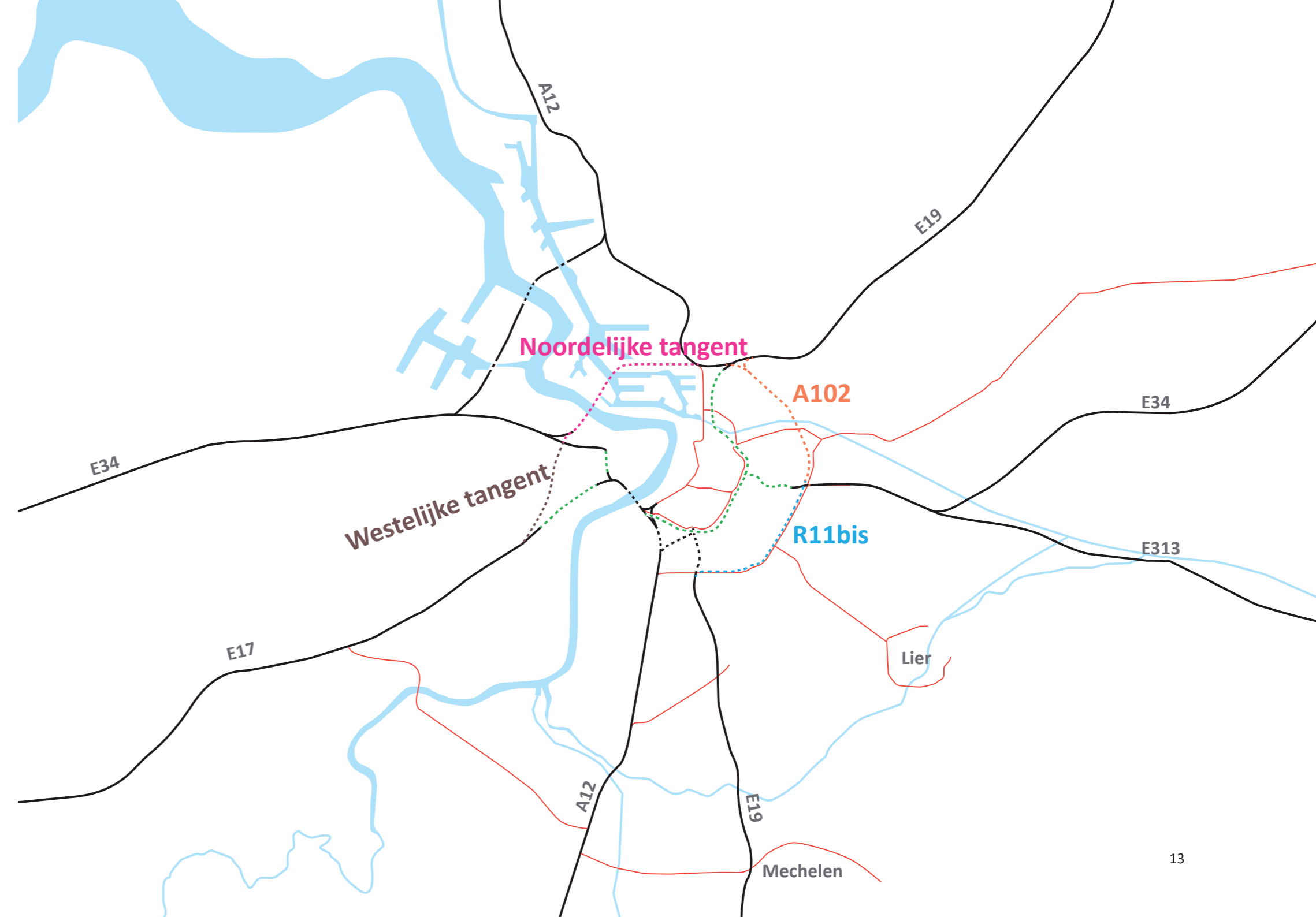
Overkapping Ring en toegangswegen

Het Meccanotracé tracht zoveel mogelijk doorgaand verkeer van de Antwerpse Ring te halen. Hierdoor zullen de vele weefbewegingen op de ring afnemen en wordt het mogelijk, conform de Europese tunnelrichtlijnen de volledige Ring te overkappen.

Daarnaast voorziet het Meccanotracé ook in de overkapping van grote stukken van de toekomstige snelwegen (onder andere E17, E34/E313 en E19).

GESCHATTE KOSTPRIJS: CA. 1,5 À 2 MILJARD EURO

TOTAAL: CA. 6 À 7 MILJARD EURO





Nieuwe Ring & Groene Rivier

Nieuwe Ring & Groene Rivier

Een totaalproject

Antwerpen Hogerop stelt een volledig nieuw totaalproject voor als oplossing voor de verkeersproblematiek in en rondom Antwerpen. Hiervoor wordt volledig afgestapt van oude denkpatronen en wordt volledig 'out of the box' gedacht. Een nieuw en uitdagend project wordt opgezet, waarbij de Nieuwe Ring een belangrijk maar niet het enige onderdeel vormt. De flankerende maatregelen in dit project zijn minstens even belangrijk.

De Nieuwe Ring bestaat uit enerzijds een brug over de Schelde en de haven en anderzijds een serie van 3 tunnels die de oostelijke helft vormen van de nieuwe ringweg. In aansluiting met de Nieuwe Ring worden een aantal toekomstige snelwegen in capaciteit verhoogd en een aantal missing links aangelegd. Daarnaast gaan we in deze visie uit van een volledige omschakeling naar een duurzame stedelijke mobiliteit met resoluut de keuze voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. En de bijhorende investeringen die deze aanpassingen aan het bestaande mobiliteitsverhaal vergen.

GESCHATTE KOSTPRIJS HOOFDWEGENNET:

BRUG: CA. 1,5 À 2 MILJARD EURO

TUNNELS: CA. 5 À 6 MILJARD EURO

AFBRAAK VIADUCT A12: CA. 0,5 MILJARD EURO

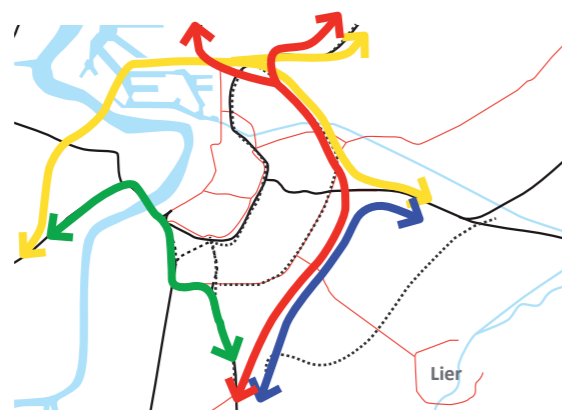
TOTAAL: CA. 7 À 8,5 MILJARD EURO

Doorgaand verkeer vlot rond de stad

De Antwerpse Ring is nu dé nachtmerrie voor elke bestuurder die de stad moet passeren. De Nieuwe Ring voorziet in logische en snelle verbindingen tussen de toekomstige snelwegen. Met een minimum aan weefbewegingen wordt het verkeer in alle mogelijke richtingen vlot rond de stad geleid.

Het tracé van de Nieuwe Ring neemt de logische oost-west-verbinding (geel) over van het Meccanotracé en combineert dit met een zo ideaal mogelijke nieuwe noord-zuid (rood) en zuid-oost-verbinding (blauw). Het zuidoostelijk deel van de Nieuwe Ring kan immers gezien worden als een tussenweg tussen de meest ideale zuid-oost-verbinding, namelijk de Grote Ring en de meest ideale noord-zuid-verbinding, de huidige Ring.

Het beperkt aandeel west-zuid-verkeer (groen), van Linkeroever richting Brussel blijft de bestaande, of te vervangen Kennedytunnel gebruiken.



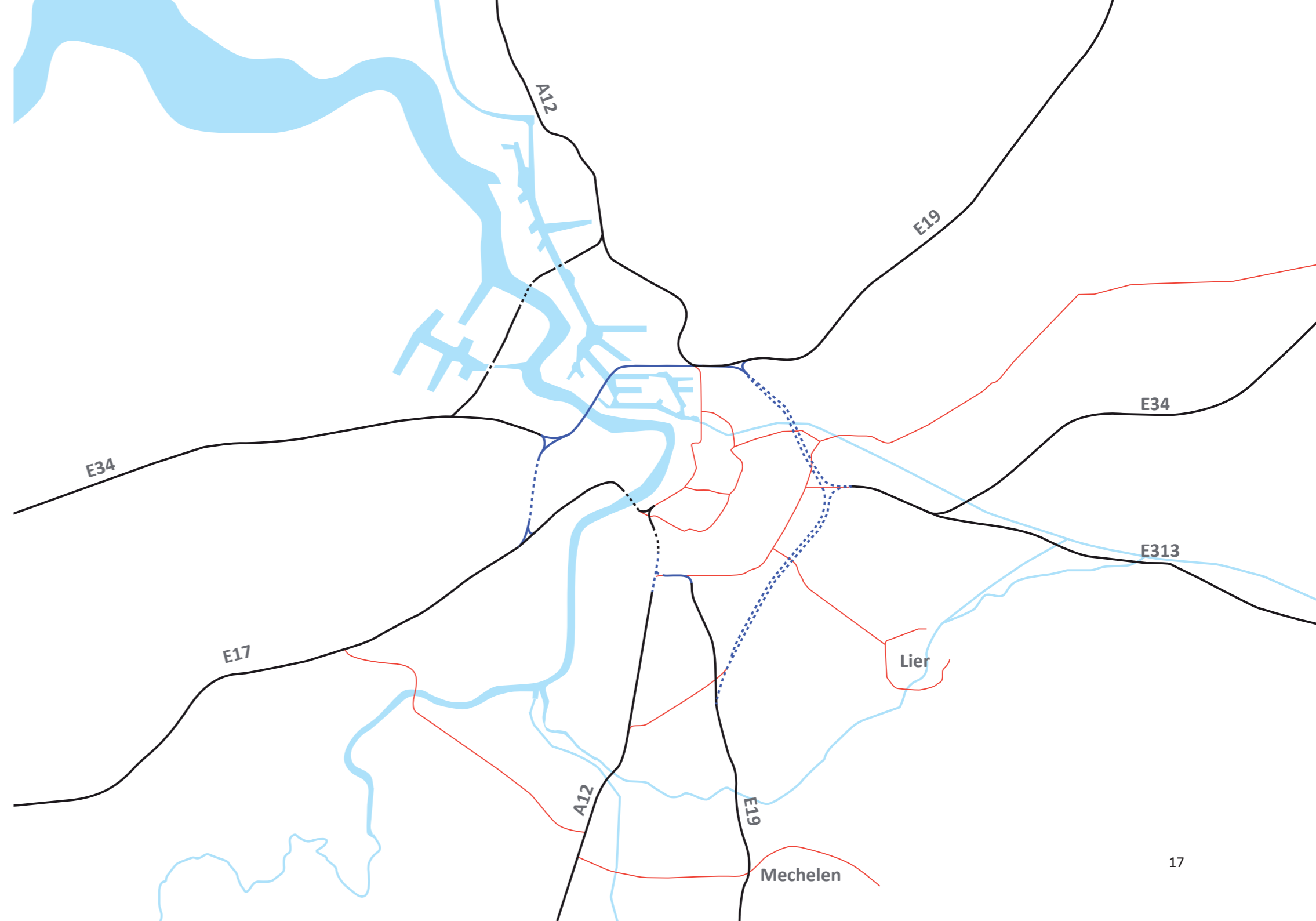
Antwerpen, Autoluwe stad

Antwerpen dient het toonbeeld te worden van een hedendaagse stad waarbij duurzame mobiliteit een onmiskenbaar onderdeel is.

De Antwerpenaar verplaatst zich binnen de stad bij voorkeur zoveel mogelijk te voet, per fiets of met het openbaar vervoer. De wagen wordt beschouwd als een middel voor verre verplaatsingen of grotere transporten. De verdere uitbouw en aanmoedigen van het systeem van autodelen moet ondersteund worden.

De verdere uitbreiding van een moderne en veiligere fietsinfrastructuur en de verdere uitrol van het fietsverhuursysteem moeten de bewoners en bezoekers in staat stellen vlot de stad te doorkruisen voor hun dagdagelijkse bewegingen.

Daarnaast is een efficiënt, sterk uitgebreid en vlotter openbaar vervoersnetwerk onontbeerlijk: nieuwe 'park and rides', verlengingen van verschillende bestaande en nieuwe tramlijnen, opwaarderingen van het spoorwegnetwerk en transport over water maken hiervan een fundamenteel en centraal onderdeel uit.



Schelde- en Havenbrug

Onder of over havengebied?

De Antwerpse haven bezit de tweede grootste petrochemische cluster in de wereld. Tussen deze Seveso-bedrijven een nieuwe hoofdwegverbinding aanleggen is allesbehalve vanzelfsprekend. Terwijl in het Meccanotracé gekozen wordt voor een combinatie van wand-dak en verzonken tunnels verkiezen we in onze visie een brug over de Schelde en het Hansadok. Indien blijkt dat vanwege de veiligheid een bovengrondse realisatie niet mogelijk is kan nog steeds de zelfde wegcapaciteit, 2 maal 4 rijstroken voorzien worden in 2 geboorde dubbeldekstunnels met elks 2 maal 2 rijstroken. Dit betekent een geschatte meerkost tot 1 miljard euro.

Dit tracé loopt ongeveer gelijk met dat van de Meccano. Aan de E34 begint de aanloophelling als viaduct over of parallel aan de Canadastraat en is voldoende lang om op de Schelde een vaarhoogte van 60 à 65m te garanderen. Over de Schelde en het Hansadok zal de brug telkens een spanwijdte hebben van zo'n 700m. Tussenin houdt de brug de zelfde hoogte aan, ofwel als viaduct ofwel via een tweetal gelijkaardige overspanningen. Eens over het Hansadok zal de weg als viaduct langzaam zakken tot aan het knooppunt met de A12, over of parallel aan de Kragenweg, Rostockweg en Noorderlaan.

In onze visie wordt er geen knooppunt voorzien aan de Scheldelaan. Het havenverkeer hier zal gebruik maken van een ontdebeldde Tijsmanstunnel in het noorden of de gereviseerde Noordkasteelbruggen in het zuiden.

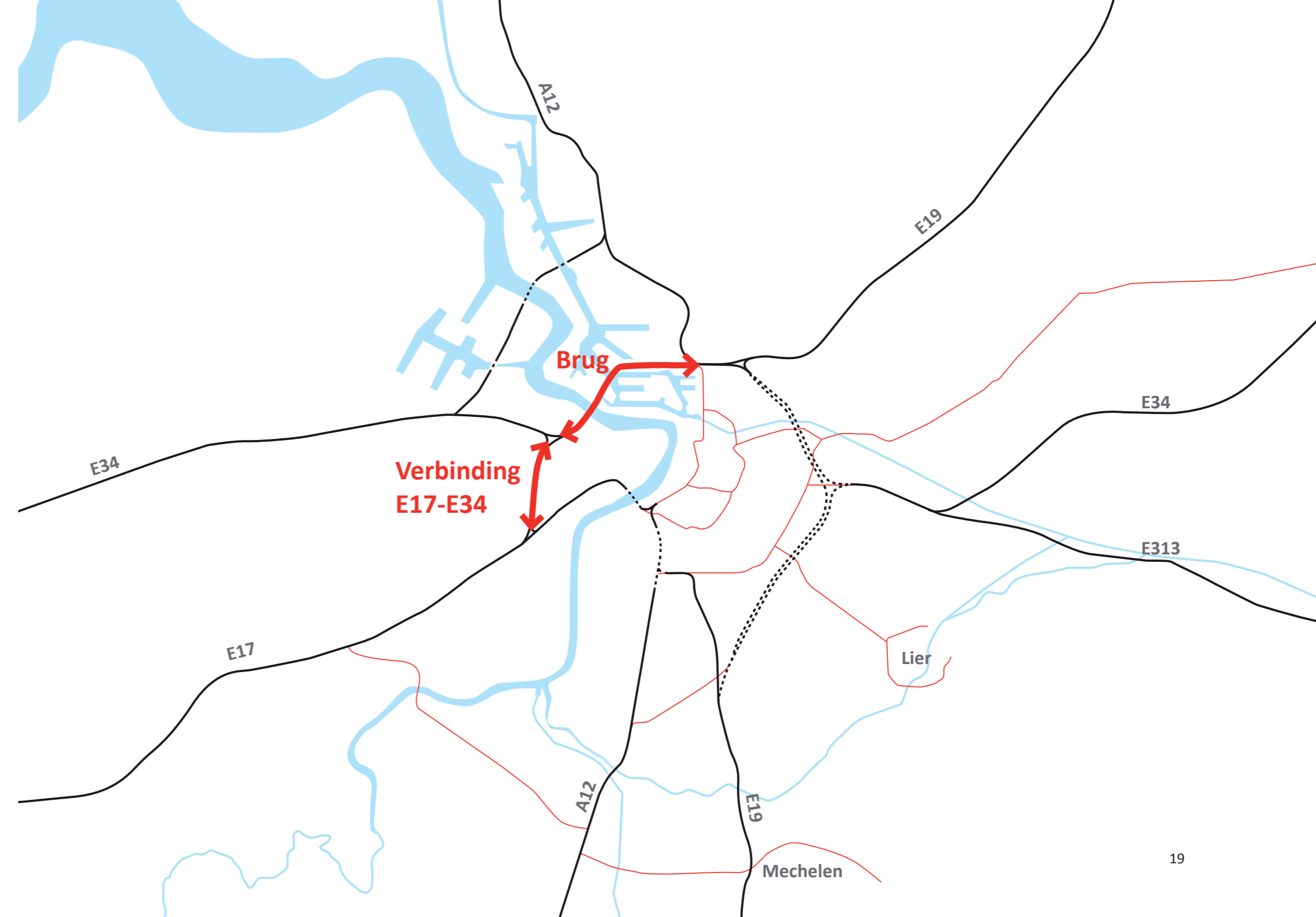
Enkeldeks- of dubbeldeksbrug

Een brug met een capaciteit van 2 maal 4 rijstroken zal niemand onbekend zijn. De Lange Wapper was immers een dubbeldeksbrug met op beide dekken 4 rijstroken. Een andere inzending in de selectieprocedure toen stelde een enkeldeksbrug voor waarbij de 8 rijstroken op een gelijk niveau liggen. Een dubbeldeksbrug heeft het absolute voordeel om minder plaats in te nemen en een stijver geheel te vormen waardoor langere overspanningen eenvoudiger worden.

Verbinding E17-E34

Om de nieuwe brug in het Waasland aan te sluiten op de bestaande snelwegen wordt een nieuwe verbinding aangelegd tussen de E17 en E34 en dit zoveel mogelijk ondergronds volgens de wand-dakmethode of cut-and-cover. Inspelend op de nieuwe gevangenis wordt deze nieuwe weg hier ten westen van aangelegd. Vervolgens loopt het tracé net ten westen van het fort van Zwijndrecht en voor een kort stukje parallel met de goederenspoorverbinding richting haven. Net voorbij de P+R te Melsele splitst de weg richting E34-Brugge-Liefkenshoekstunnel en de nieuwe Scheldebrug.

De verbinding telt 2 maal 3 rijstroken waarbij 2 rijstroken de verbinding vormen tussen E17 richting Gent en de nieuwe Scheldebrug. De derde rijstrook is voorzien voor de verbinding van de E34-Brugge met de E17 richting Antwerpen.



3 Dubbeldekstunnels

Gescheiden verkeersstromen

De drie grootste verkeersstromen ten oosten van de stad worden van elkaar gescheiden. Op deze manier wordt een vlotte doorstroming verzekerd en kan het doorgaand verkeer zeer snel rondom de stad geleid worden. Het noord-zuid-verkeer (van Bergen-op-Zoom en Breda richting Brussel), het noord-oost-verkeer (voornamelijk verkeer vanaf Linkeroever via de nieuwe Scheldebrug richting Luik en Eindhoven) en het zuid-oost-verkeer (van Brussel richting Luik en Eindhoven) worden door drie aparte dubbeldekstunnelkokers geleid.

Het toekomstig verkeer zal ruim voor Antwerpen moeten voorsorteren en zich in de banen zetten richting de juiste tunnelkokers. Door de ruime afstand die de bestuurder krijgt om zijn keuze te maken en het feit dat eens in de afgescheiden tunnelkokers geen interferentie meer mogelijk is tussen de verkeersstromen, wordt het verkeer op een efficiënte en zeer vlotte wijze afgehandeld.

De noordelijke tunnels volgen het tracé van de geplande A102 vanaf Merksem. De noord-oost-tunnel komt boven ter hoogte van het industrieterrein van Wommelgem. De zuidelijke tunnels lopen ten oosten van het fort en bebouwing van Borsbeek en vervolgens onder de spoorlijn en de N171 om opnieuw boven te komen ter hoogte van de E19 te Kontich.

Naast de drie vertrekschachten (Merksem, Wommelgem en Kontich) zijn er ook 2 open of afgedekte sleuven voorzien tussenin: ter hoogte van Wijnegem (Krabbershoek) en Borsbeek.

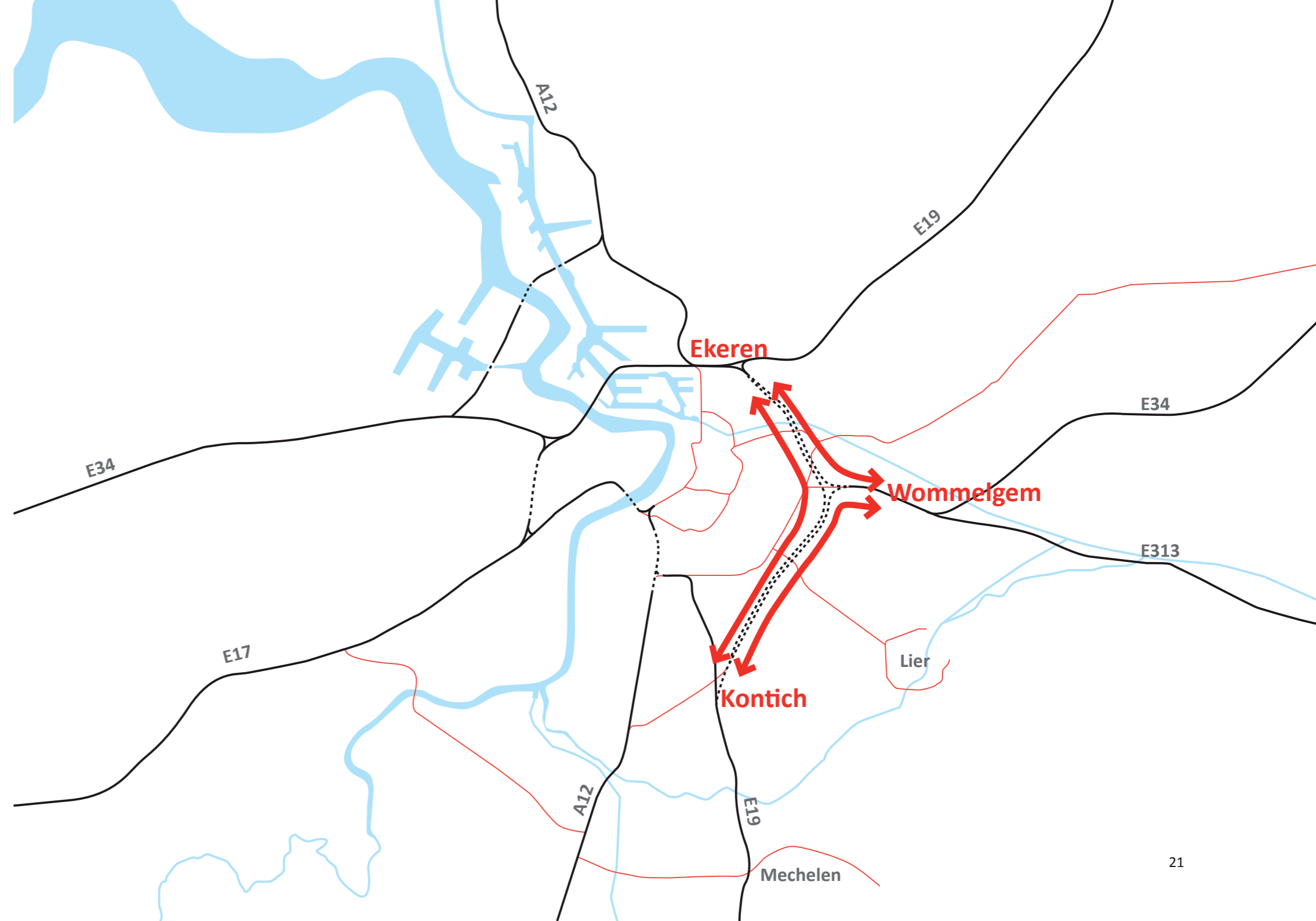
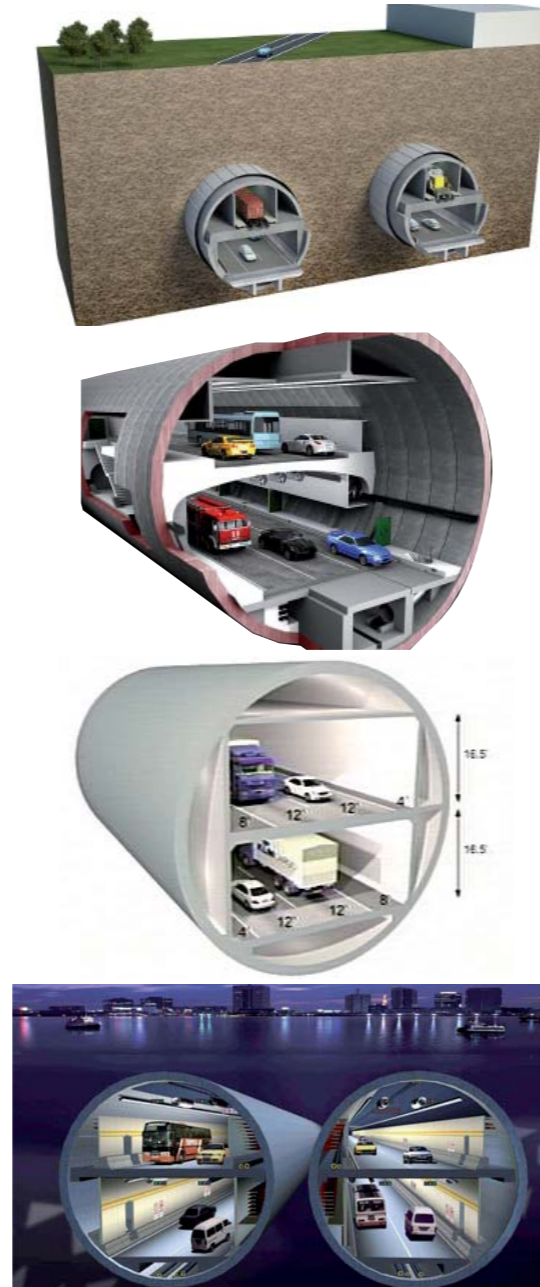
Minimale weefbewegingen

De huidige Ring van Antwerpen kent door haar vele op- en afritten op zeer korte afstand vele gevaarlijke weefbewegingen. In onze visie worden deze weefbewegingen tot een absoluut minimum herleid. Enerzijds door de keuze tussen de gescheiden verkeersstromen zo lang mogelijk te maken en anderzijds door tussenin slechts één open afrit te voorzien.

Ter hoogte van Borsbeek wordt dit het enige open afrittencomplex in het tunnelgedeelte van de Nieuwe Ring. Dit zorgt er voor dat minder verkeer door Mortsel moet en dat Lier en de Luchthaven van Deurne beter ontsloten worden.

Dubbeldekstunnels

Dubbeldekstunnels zijn geen fictie meer. Nadat in Madrid de grootste tunnelboormachine totnogtoe werd gebruikt (buitendiameter van 16,5m) worden er op dit moment al nieuwe plannen gemaakt voor tunnels met een diameter tot 18m. Volgens tunnelexperts is zelfs 19m mogelijk. In Sint-Petersburg, Seattle en Shanghai circuleren al plannen voor een dubbeldekstunnel. In Parijs werd recent dergelijke tunnel opgeleverd. Zelfs in eigen land wordt er nagedacht om de 2de spoortoegang te combineren met de A102 in een geboorde dubbeldekstunnel. Ons plan voorziet in een dubbeldekstunnel met een diameter van ca.18m met op beide niveaus 2 rijstroken en een volwaardige pech/spitsstrook.



R11, Krijgsbaan en 2de spoortoegang

Herinrichting R11

Zonder de aanleg van de R11bis onder de Krijgsbaan kan deze weg ingericht worden tot het profiel wat bij deze belangrijke lokale ontsluitingsinfrastructuur past. In feite kan teruggeregpen worden naar de oorspronkelijke streefbeeldstudie. Lokaal worden de belangrijkste kruispunten (onder andere met de Prins Boudewijnlaan, Antwerpsestraat, Herentalsebaan en Turnhoutsebaan) voorzien van korte ondertunnelingen, zodat een goede doorstroming wordt gegarandeerd.

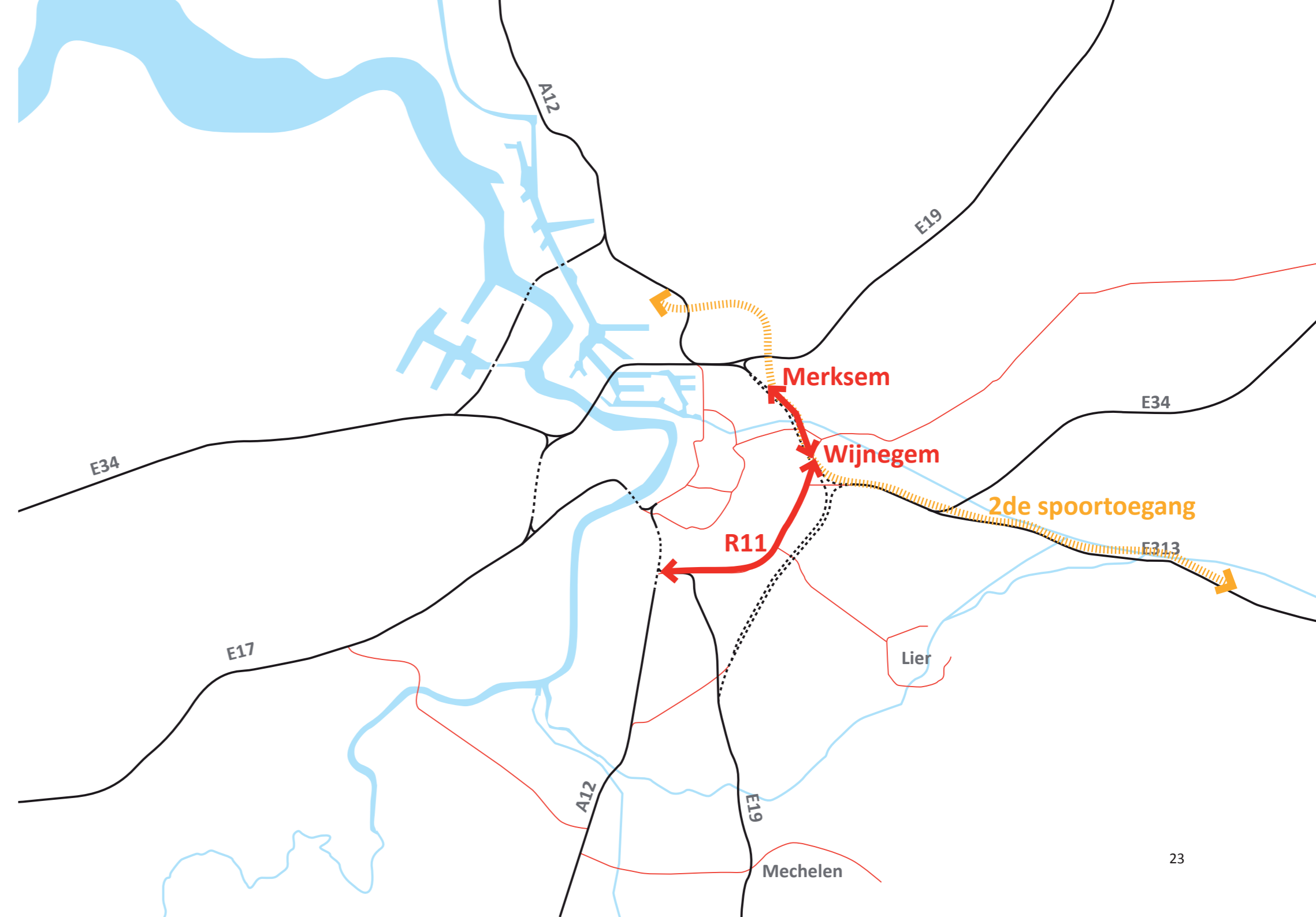
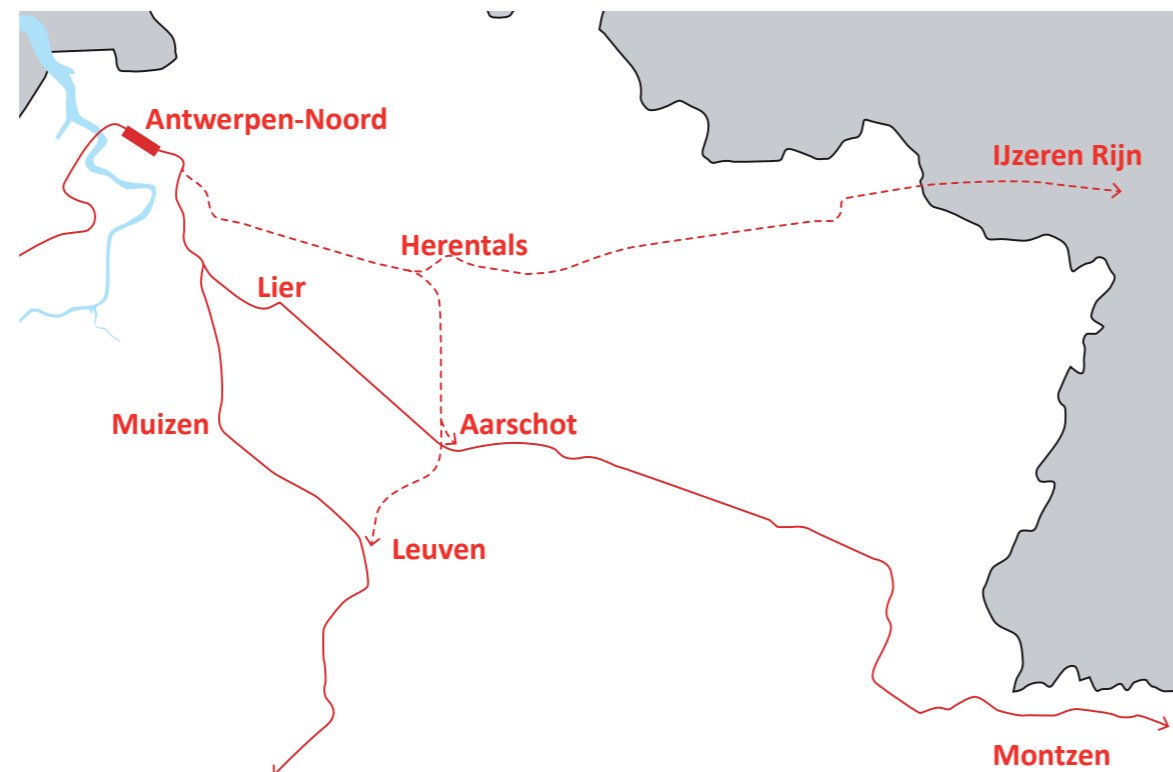
Verlenging R11 tot Merksem

Vandaag ontbreekt het aan een korte verbinding tussen de zuidoostelijke rand en het noorden van de stad met gevolgen voor sluipverkeer via Merksem en Schoten. Wij stellen voor om de Krijgsbaan als lokale ontsluitingsweg te verlengen van Wijnegem tot aan Merksem om hier op de Nieuwe Ring aan te sluiten bij het knooppunt te Ekeren. Via een derde dubbeldekstunnelkoker tussen Merksem en Wijnegem is het mogelijk om deze bijkomende wegverbinding te combineren met de aan te leggen 2de havenspoortoegang. Het onderste niveau van de tunnel is voorzien van een dubbele spoorweg en het bovenste niveau van een lokale wegverbinding met 2 maal 1 rijstrook.

2de spoortoegang

Samen met de verlenging van de R11 kan de kans gegrepen worden om de 2de spoortoegang tot de haven voor het goederenverkeer te realiseren. Vanaf Ekeren kan de nieuwe spoorlijn samen met de verlenging van de R11 in één dubbeldekstunnelkoker tot aan Wommelgem wordt voorzien. Voor het verdere verloop van deze goederenspoorlijn lijkt het ons het meest logische deze parallel aan de E313 te laten lopen, in plaats van de voorgestelde tunnelopties tot aan Lier.

Een goederenspoorlijn tot aan Herentals vlak naast de E313 autosnelweg en parallel aan het Albertkanaal vormt één gebundelde transportcorridor waaruit bijkomende voordelen kunnen geput worden. In Herentals splitst de goederenspoorlijn op richting de IJzeren Rijn via Geel ofwel via de te heropenen spoorlijn 29 richting Aarschot en de huidige Montzenroute naar Duitsland of Leuven. Hierdoor worden bijkomend de spoorlijnen tussen Antwerpen, Lier en Mechelen ontlast van het meeste goederenvervoer wat ten goeden komt van de passagierstrafiek.



Omliggend wegennet en ontbrekende schakels

Uitbreiding capaciteit (blauw)

De meeste van de toekomstige snelwegen tot Antwerpen zitten vandaag reeds tegen het plafond aan van hun capaciteit. Ook met een ideale 'modal shift' in de toekomst zal het nodig zijn deze snelwegen te verbreden. Daarnaast zal bij het benaderen van de 'Nieuwe Ring' lokaal de snelwegen nog verder verbreed moeten worden om efficiënt en vlot te kunnen voorsorteren binnen de verschillende banen vooraleer deze opsplitsen.

De E313 is vandaag een van de drukste snelwegen in het Antwerpse en vooral een van de belangrijkste voor het vrachtverkeer. Deze belangrijke verkeersader richting Hasselt, Luik en het hinterland Duitsland is vandaag hierop echter niet op voorzien, waardoor de files reeds gekend zijn tot ver buiten ons land. Wat iedereen reeds weet: ooit moet deze snelweg verbreed worden tot 2 maal 3 rijstroken en dit tot tenminste tot Lummen of Hasselt of zelfs Luik

De E19 richting Breda kent dagdagelijkse lange files. Binnenkort zal als eerste stap een spitsstrook worden aangelegd tussen Antwerpen en Brecht. Maar ook hier zal zich ooit een echte verbreding van de snelweg opdringen tot 2 maal 3 rijstroken. De nodige ruimte is hier reeds voorzien in de brede middenstrook.

De E19 ten zuiden van Antwerpen zal tenminste lokaal verbreed moeten worden tussen Kontich en Mechelen-Noord om voldoende ruimte te bieden om voor te sorteren tot de juiste rijvakken naar de Nieuwe Ring. Daarnaast kan een volledige

verbreding tot Brussel overwogen worden. De E19 wordt immers de verbinding tussen Antwerpen, met de Nieuwe Ring en met de Brusselse Ring. Terwijl de A12 eerder voor het lokaal verkeer vanuit Antwerpen zelf zal ingezet worden.

Ook de E17 dient lokaal verbreed te worden, bijvoorbeeld tussen Sint-Niklaas en de splitsing te Kruikeke om een vlotte toegang te verschaffen tot de Nieuwe Ring.

Ontbrekende schakels (rood)

Een aantal ontbrekende schakels in het onderliggend wegennet dienen aangelegd te worden om belangrijke sluiproutes de kop in te drukken.

De verlenging van de N10, Lierssesteenweg is reeds opgenomen in de plannen van de overheid en hiermee wordt een belangrijk aandeel sluipverkeer door het centrum van Mortsel weggetrokken. Ook de N171 van Kontich tot Boom wordt in de nabije toekomst afgewerkt waardoor een vlottere verbinding ontstaat tussen de omgeving van Boom met de E19.

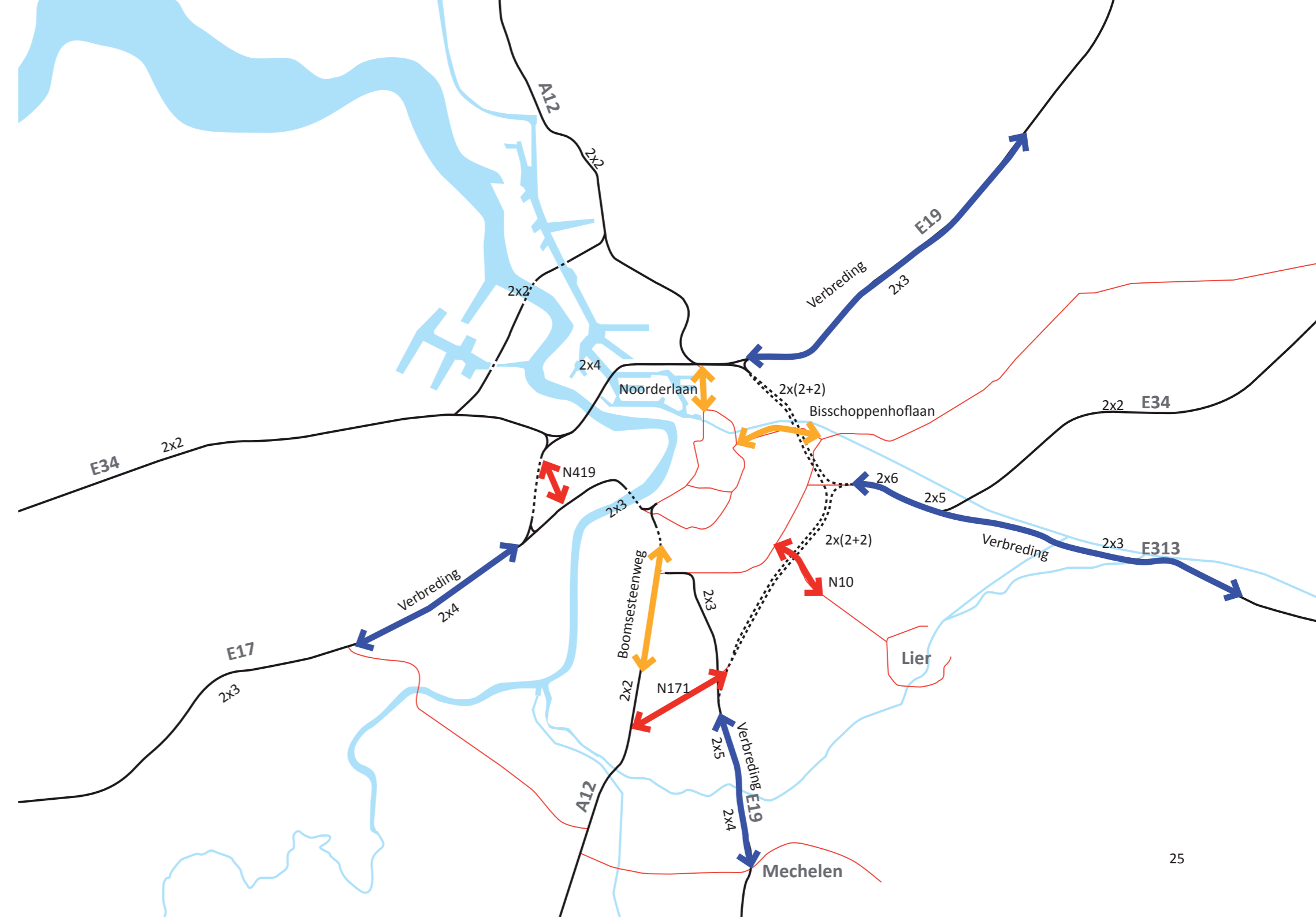
Bovenop de bestaande plannen stellen we voor om de Krijgsbaan, de N419 te Melsele te verlengen en aan te sluiten op de nieuwe snelwegverbinding tussen de E17 en de E34 waardoor Beveren en vooral de P+R parking te Melsele beter bereikbaar wordt.

Herinrichting toegangswegen (geel)

In een ideale autoluwe stad zal het autoverkeer tot in de stad sterk verminderen. De overblijvende autostroom dient hierbij zo veel mogelijk gedirigeerd te worden tot enkele hoofdassen die een vlotte in- en uitstroom betekenen om sluipverkeer uit de woonwijken te houden. In onze visie worden deze toegangswegen beperkt tot het absolute minimum. Hoe vlotter het verkeer via deze toegangswegen kan, hoe groter de capaciteit hierop en hoe minder toegangswegen er eigenlijk nodig zijn. In onze visie schaffen we de E34/E313 alsook de Craebeckxtunnel als rechtstreekse snelwegverbinding tot de stad af.

De Boomssesteenweg is vandaag een absolute smet op onze stad. Naast een opeenvolging van de meest levensgevaarlijke kruispunten in Vlaanderen, zitten men hier ook al decennia opgescheept met een viaduct voor de deur. We stellen voor het viaduct te Wilrijk volledig ondergronds te brengen en de A12 tussen de Jan De Vostunnel en de sleuf naar Boom om te vormen tot snelweg. Bovengronds dient deze steenweg ingericht te worden als een stedelijke boulevard die de zuidelijke toegangsweg tot de stad vormt.

De Bisschoppenhoflaan kan door de belangrijkste kruispunten te ondertunnelen omgevormd worden tot een snelle en vlotte toegangsweg tot de stad vanuit het oosten. De Noorderlaan is vandaag reeds een van de belangrijkste aders vanuit het noorden, mits kleine aanpassingen kan de doorstroming nog verhoogd worden.



Doorgaand verkeer

Het doorgaand verkeer zal in de toekomst op de Nieuwe Ring compleet anders worden rond geleid. Hieronder wordt kort weergegeven in welke stappen het verkeer zich een weg zal banen rond Antwerpen, naargelang de genomen invalsweg.

Komende van 'Bergen-op-Zoom'

Keuzes aan knooppunt R2:

- (Beveren) Gent en Brugge
- (Ekeren) Breda, Eindhoven, Luik, Brussel of Boom

Keuzes aan knooppunt Ekeren:

- Breda
- Eindhoven en Luik
- (Kontich) Brussel en Boom

Keuzes aan knooppunt Kontich:

- Brussel
- Boom

Keuzes aan knooppunt Beveren:

- Brugge
- Gent

Komende van 'Breda'

Keuzes aan knooppunt Ekeren:

- Bergen-op-Zoom
- (Beveren) Brugge of Gent
- Eindhoven en Luik

- (Kontich) Brussel of Boom

Keuzes aan knooppunt Beveren:

- Brugge
- Gent

Keuzes aan knooppunt Kontich:

- Brussel
- Boom

Komende van 'Luik/Eindhoven'

Keuzes aan knooppunt Ranst:

- (Ekeren) Breda, Bergen-op-Zoom, Brugge of Gent

- (Kontich) Brussel en Boom

Keuzes aan knooppunt Ekeren:

- Breda
- Bergen-op-Zoom
- (Beveren) Brugge of Gent

Keuzes aan knooppunt Beveren:

- Brugge
- Gent

Keuzes aan knooppunt Kontich:

- Brussel
- Boom

Komende van 'Gent/Brugge'

Keuzes aan knooppunt Haasdonk:

- (Wilrijk) Brussel en Boom
- (Beveren) Brugge, Bergen-op-Zoom, Breda, Luik of Eindhoven

Keuzes aan knooppunt Beveren:

- Brugge
- Bergen-op-Zoom
- (Ekeren) Breda, Luik of Eindhoven

Keuzes aan knooppunt Ekeren:

- Breda
- Eindhoven en Luik

Keuzes aan knooppunt Wilrijk:

- Boom
- Brussel

Komende van 'Brussel'

Keuzes aan knooppunt Kontich:

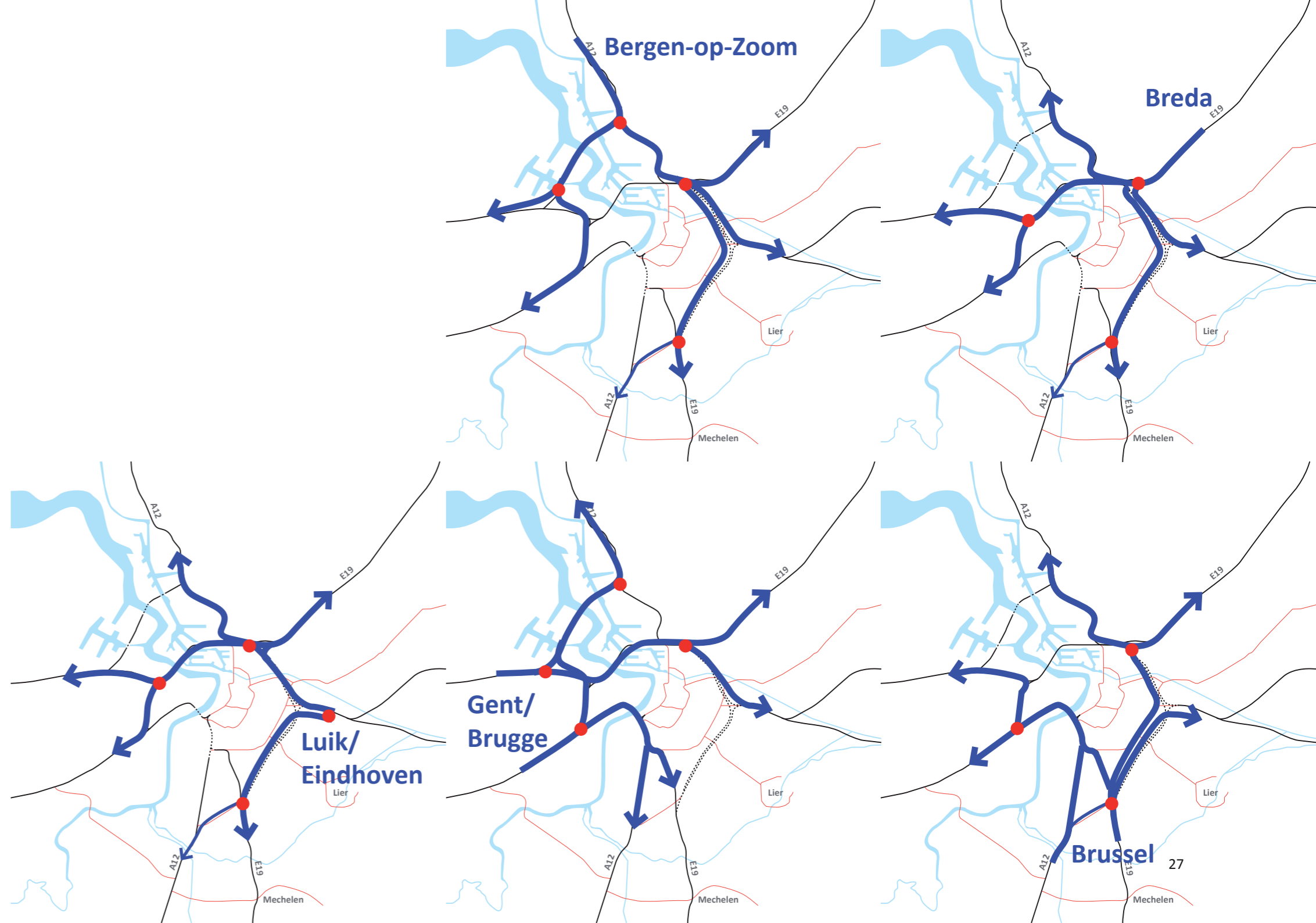
- Luik en Eindhoven
- (Ekeren) Breda of Bergen-op-Zoom
- (Haasdonk) Gent en Brugge

Keuzes aan knooppunt Ekeren:

- Breda
- Bergen-op-Zoom

Keuzes aan knooppunt Haasdonk:

- Gent
- Brugge



Uitbreiding P+R netwerk

Antwerpen, autoluwe stad

Antwerpen Hogerop onderschrijft de visie dat de toekomst van de stad er een is met een gewijzigde mobiliteit. Een hedendaagse stad kan niet meer tegelijkertijd een autostad én leefbare stad willen zijn. De technologische vooruitgang inzake uitstoot ten spijt, er is gewoonweg geen plaats meer om iedereen per wagen toe te laten, laat staan te laten parkeren. De toekomst van de mobiliteit wordt er een van alternatieve en gemeenschappelijke verplaatsingen. Andere steden, staan hierin reeds verder, Antwerpen zal moeten bijbenen wil het in de toekomst een leefbare stad blijven/worden.

De mobiliteit in het Antwerpen van de toekomst is er een van stappen, trappen, varen (!) en openbaar vervoer als het kan, de wagen als het moet. Om de Antwerpenaar en de bezoekers van de stad hiervan te overtuigen moet er natuurlijk voorzien worden in voldoende en aanvaardbare alternatieven:

- **stappen** als in Gent: de voetganger moet de plaats krijgen die ze als grootste potentiële groep verdient: in het stadscentrum maar ook in de woonwijken en plaatsen waar veel mensen bij elkaar kunnen komen.
- **trappen** als in Kopenhagen: de fietser verlangt naar een fietsinfrastructuur met goede fietspaden en voorzieningen zoals deze van de Scandinavische landen.
- **varen** als in Rotterdam: een stad die haar ontstaan heeft te danken aan het water, hierop steeds meer terug de focus probeert te leggen zou dit omvangrijk potentieel meer en

beter moeten kunnen benutten waar men al jaren over praat. De watertaxi zou stilaan wel realiteit mogen worden.

- **trammen** als in Basel: het openbaar vervoersnetwerk in en rond de stad zal de komende jaren nog verder moeten worden uitgebreid en verbeterd, dit zowel voor tram, bus als spoorweg.
- koning **auto** zal in de toekomst terrein moeten prijsgeven die het in de afgelopen decennia opeiste. Echter, wanneer het niet anders kan moet de auto de stad op een vlotte wijze in kunnen met een goede doorstroming en genoeg parkeervoorzieningen.

Antwerpen, tramstad

Hoewel de andere vervoerswijzen minstens even belangrijk zijn, willen we nu vooral de focus leggen op het stedelijk openbaar vervoer bij uitstek: de tram. Voor een stad als Antwerpen is dit, voorlopig toch het vervoersmiddel bij uitstek om zich binnen de stad over een langere afstand gemeenschappelijk te verplaatsen.

De tram zou, nog meer als vandaag dé ruggengraat moeten vormen van het openbaar vervoersnetwerk van de stad en haar rand. Het netwerk van radiale tramlijnen die de rand met de kernstad verbinden moet verder worden uitgebreid samen met de nodige circulaire lijnen die de radiale lijnen verknopen. Hierbij zijn snelheid, frequentie, stiptheid en comfort, net als bij de andere transportmiddelen absolute sleutelwoorden om te slagen in de gewenste mobiliteitstransitie.

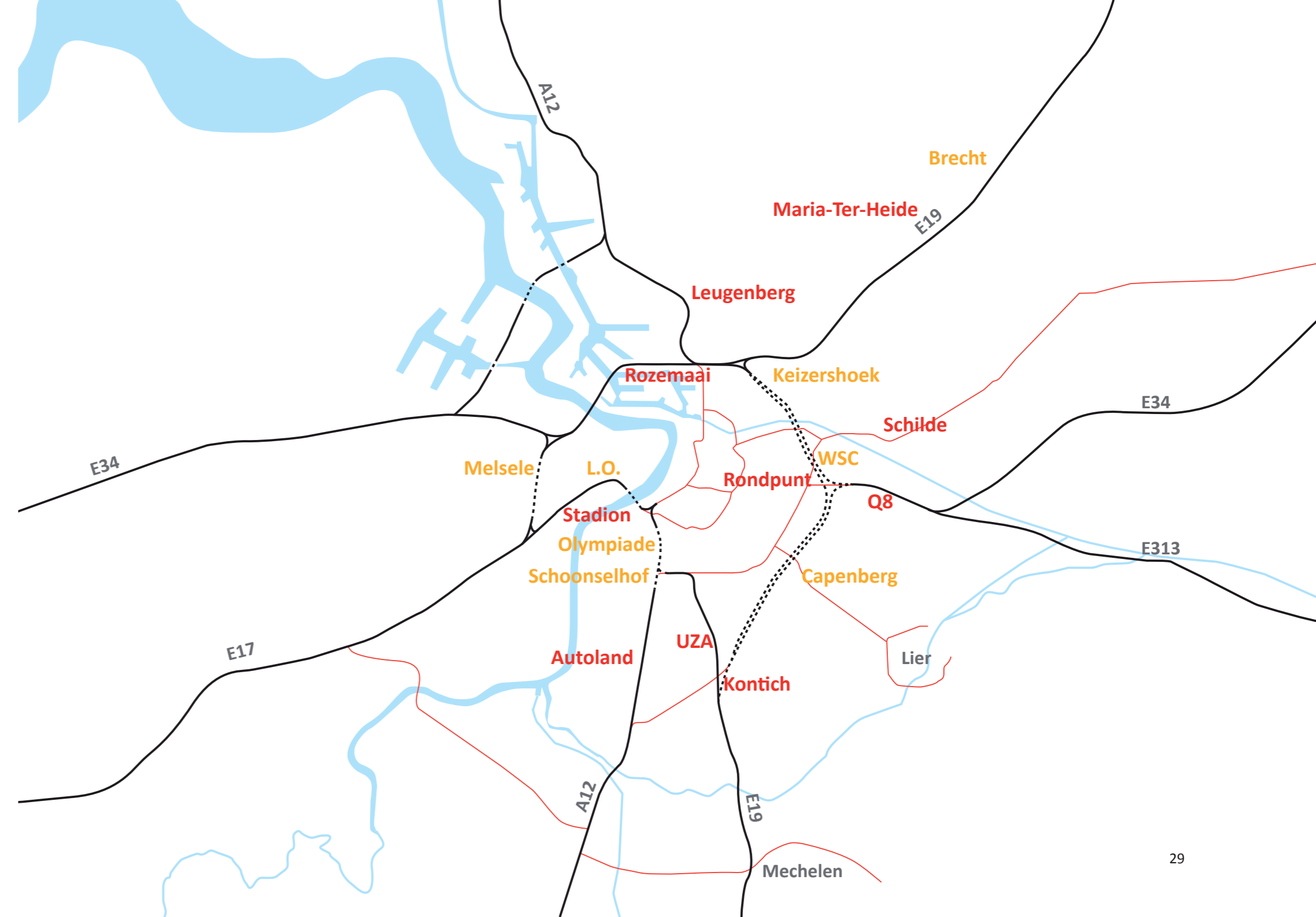
Bestaande P+R (geel)

- Melsele
- Linkeroever
- Keizershoek
- Brecht (HST-lijn)
- Wijnegem Shopping Center
- Capenberg
- Schoonselhof
- Olympiade

Mogelijke nieuwe P+R (rood)

Aan de Nieuwe Ring wordt een netwerk van P+R's opgehangen. De Nieuwe Ring ligt immers op de ideale afstand tot het centrum om de verdere verplaatsing gemeenschappelijk af te leggen met het stedelijk transport op maat van Antwerpen, de tram.

- Rozemaai (tramlijn Ekeren)
- Leugenberg (tramlijn Kapellen)
- Maria-Ter-Heide (tramlijn Brasschaat)
- Schilde (sneltramlijn Malle)
- 'Rondpunt' en 'Q8' (sneltramlijn Ranst)
- Kontich (tramlijn Edegem/Kontich/Wilrijk)
- UZA (tramlijn Wilrijk/Edegem)
- Autoland (tramlijn Aartselaar)
- Stadion (tramlijn kaaien, ...)



Lokaal autoverkeer

Beperkt maar vlotte toegang voor auto

De toekomstige snelwegen E19 en E34/313 worden ingekort en zullen niet meer in de stad uitmonden. Nadat het lokale bestemmingsverkeer zoveel mogelijk werd aangespoord om met een alternatief vervoersmiddel tot de stad verder te gaan wordt het overige verkeer via een beperkt aantal maar vlotte toegangswegen tot aan de stedelijke ontsluitings- en ringwegen, Krijgsbaan (R11), Singel (R10) en Leien geleid. Van hieruit kan de hele stad en haar rand worden ontsloten.

Het aantal invalswegen tot de stad wordt bewust beperkt. Enerzijds wordt zo de drempel verhoogd om met de wagen de stad in de rijden anderzijds kan zo bijkomende vrije ruimte teruggewonnen worden en kunnen bijkomende barrières weggewerkt worden. Daarnaast mag de stedelijke verkeersinfrastructuur niet functioneren als een kortsluiting tussen de verschillende snelwegen.

Zo wordt bijvoorbeeld de E34/E313 snelweg doorheen het Rivierenhof afgeschaft en dient een heringerichte Bisschoppenhoflaan als oostelijke toegangsweg tot de stad zodat oost-west-verkeer niet verleid wordt om van Linkeroever via de Singel richting Luik/Eindhoven te rijden.

Ook de Craeybeckxtunnel wordt opgegeven. Als alternatief wordt de A12 ondertunnelt en zal deze, als eigenlijke verlenging van de Jan De Vostunnel rechtstreeks aansluiten op het vernieuwd knooppunt Antwerpen-Zuid waar een rechtstreekse verbinding is met de Leien of de Singel. Ook de Bevrijdingstunnel, inclusief

verbinding met huidige Ring wordt opgeheven net als de E19 tussen Merksem en Luchtbal. Voor deze laatste wordt de Noorderlaan het noordelijk alternatief om de stad binnen te rijden.

De wegverbindingen die worden opgeheven maken het mogelijk om stadswijken na decennia weer met elkaar te herenigen. Dit terwijl de overblijvende toegangswegen worden ingericht als aangename stadsboulevards mét aandacht voor de vlotte doorstroming van het autoverkeer.

Komende van 'Bergen-op-Zoom' of 'Breda'

Keuzes aan knooppunt Ekeren:

- Noorderlaan richting Leien of Singel
- R11 richting Wijnegem

Keuzes aan Wijnegem:

- Bisschoppenhoflaan richting Singel
- R11 richting Mortsel

Komende van 'Luik/Eindhoven'

Keuzes aan Wommelgem:

- R11 richting Wijnegem
- R11 richting Mortsel

Keuzes aan Wijnegem:

- Bisschoppenhoflaan richting Singel
- R11 richting Merksem

Komende van 'Gent/Brugge'

Keuzes aan Haasdonk/Beveren:

- Nieuwe Ring richting Ekeren
- E17 richting Antwerpen-Zuid

Keuzes aan knooppunt Ekeren:

- Noorderlaan richting Leien of Singel

Keuzes aan knooppunt Antwerpen-Zuid

- Leien
- Singel
- Via A12 en R11 richting Mortsel

Komende van 'Brussel'

Keuzes aan knooppunt Kontich:

- Nieuwe Ring richting afrit Mortsel-Luchthaven
- E19 richting Wilrijk

Keuzes aan Morstel-Luchthaven:

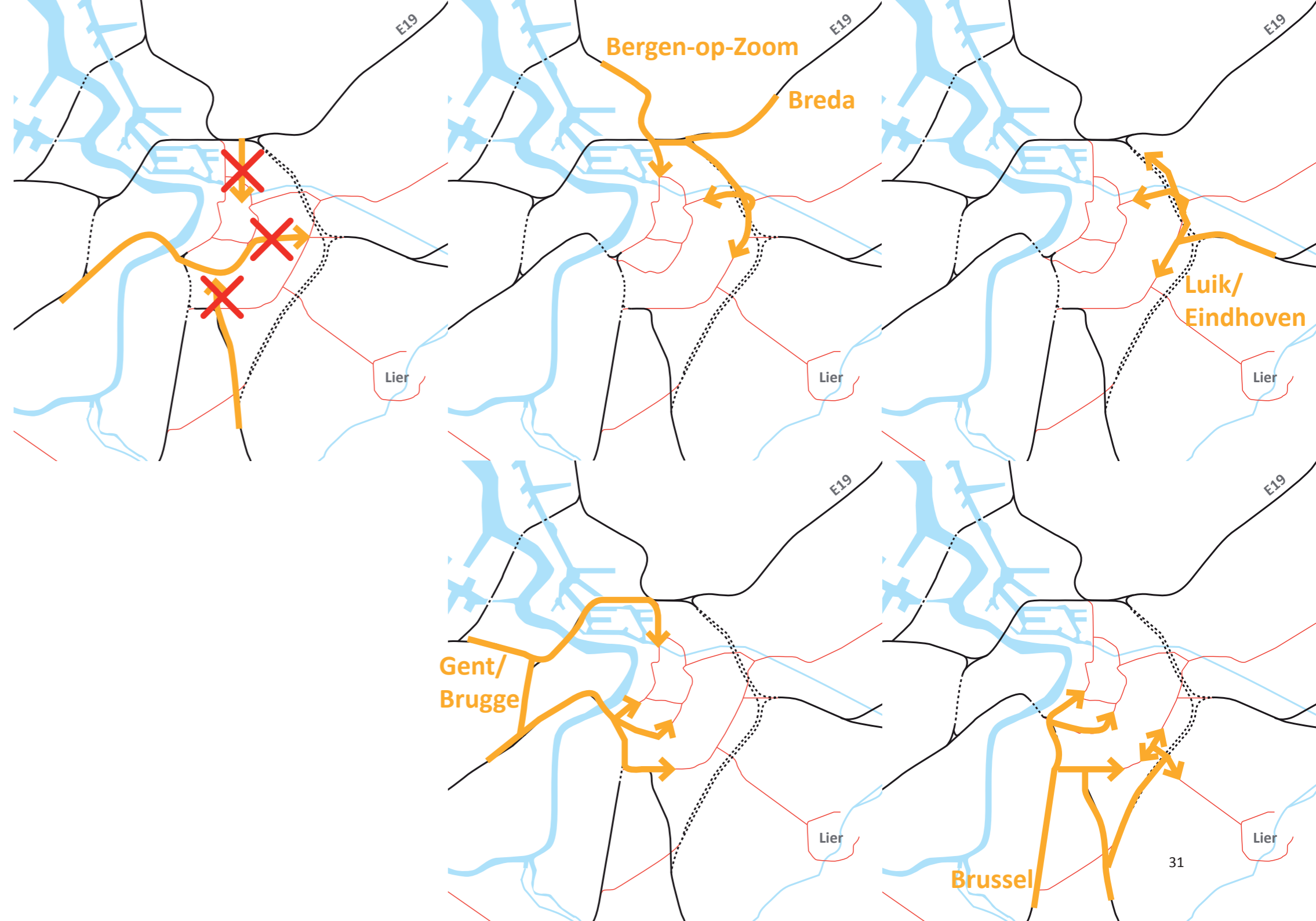
- N10 richting Lier
- R11 richting Mortsel
- R11 richting Wijnegem

Keuzes aan Wilrijk

- R11 richting Mortsel
- Via R11 en A12 naar Antwerpen-Zuid

Keuzes aan knooppunt Antwerpen-Zuid

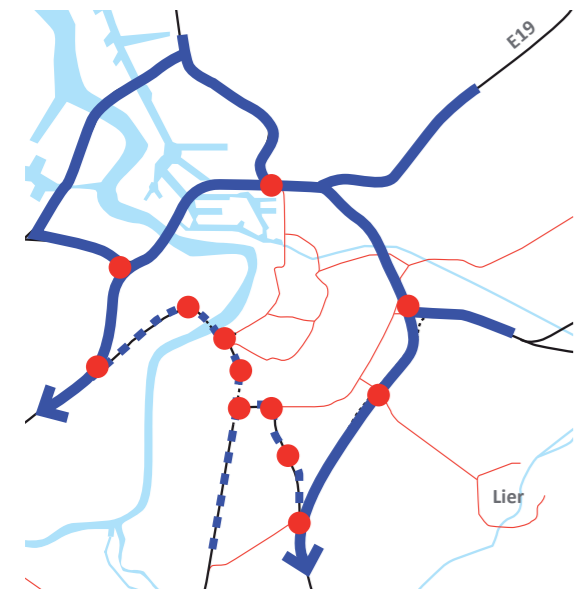
- Leien
- Singel



Pijlers Nieuwe Ring & Groene Rivier

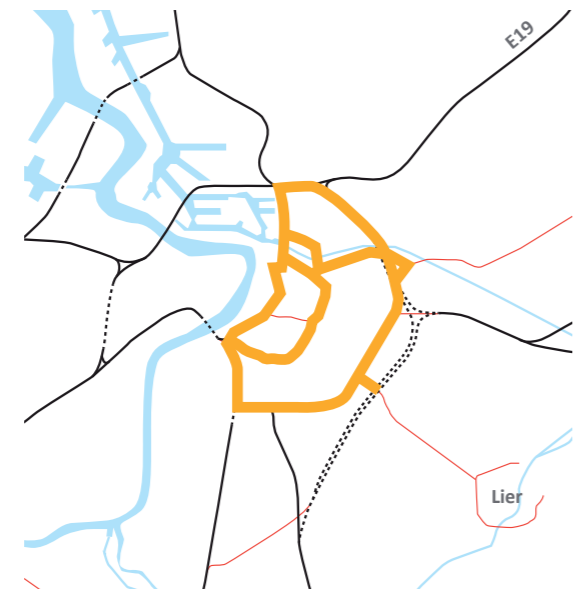
Doorgaand verkeer, buiten de stad

De Nieuwe Ring trekt het doorgaand verkeer weg van de stad via enerzijds een brug over de Schelde en de Haven en anderzijds drie tunnels onder de oostelijke stadsrand. Deze nieuwe ringweg met meestal 4 doorgaande rijstroken heeft slechts een minimum aan knooppunten (E17, E34, A12/E19, E34/E313, N10 en E19) en bijhorende weefbewegingen wat de doorstroming ten goede komt. De huidige Kennedytunnel blijft in gebruik als zuidwestelijke kortsluiting van de Nieuwe Ring bestemd voor verkeer naar Antwerpen en verkeer tussen Linkeroever en Brussel. Deze kortsluiting heeft meer knooppunten (Linkeroever, Antwerpen-Zuid, Olympiade, Hoboken, Wilrijk, UZA) av vkort op elkaar wat tevens ook de hiërarchie benadrukt tussen de nieuwe hoofdweg, Nieuwe Ring en de bestaande tunnelverbinding als primaire weg.



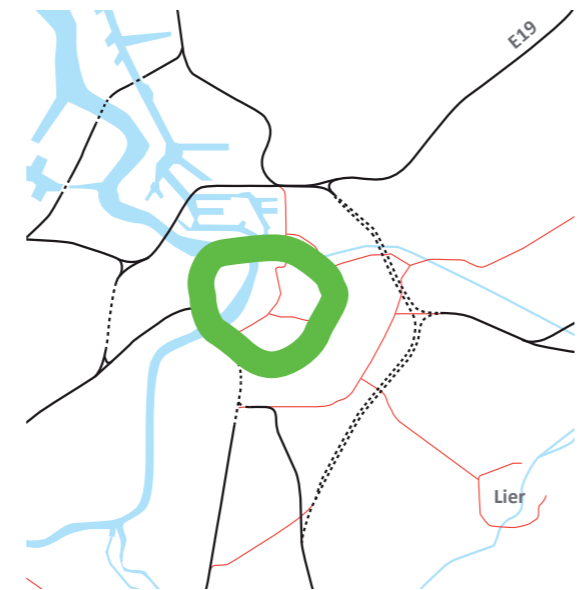
Lokaal verkeer, in een autoluwe stad

Het lokale bestemmingsverkeer van en naar Antwerpen en haar directe rand wordt ontsloten door het driediegsysteem van een opgewaardeerde R11, een vernieuwde Singel en de (afgewerkte) Leien. Door middel van 3 invalswegen wordt deze infrastructuur gekoppeld aan het bovenlokale snelwegennet: de heringerichte Noorderlaan, de opgewaardeerde Bisschoppenhoflaan en de verlengde Jan De Vostunnel waarboven de nieuwe stedelijke boulevard zijnde de Boomsesteenweg wordt ingericht. Antwerpen in de toekomst is een stad die resoluut kiest voor een duurzame mobiliteit: te voet, per fiets, per tram of per watertaxi. Enkel indien het niet anders kan wordt gekozen voor de auto. Pendelaars en bezoekers van de stad worden zoveel als mogelijk overtuigd om het openbaar vervoer tot de stad te nemen.

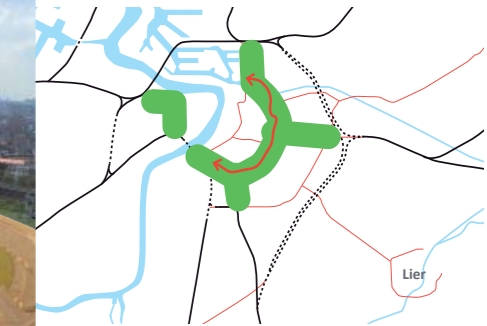
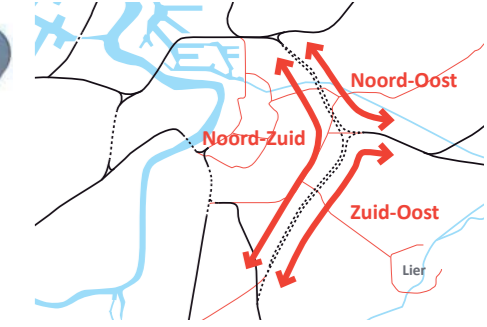
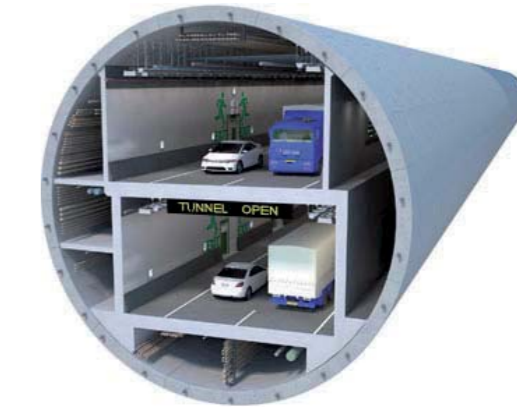
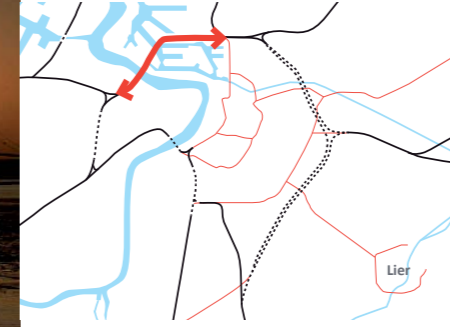


Groene Rivier door de stad

De ultieme bonus van ons masterplan: door het overbodig worden van de Ring en het afschaffen van delen van enkele toekomstige snelwegen komen honderden hectares vrij. Deze 600 à 700 hectares nieuwe ruimte kunnen op termijn deel uitmaken van één grote groene eenheid van duizend(en) hectares waarbij de bestaande 'groene vingers' worden verbonden met elkaar. Deze Groene Rivier kan ingeschakeld worden om de tekorten op te vullen inzake groen-, sport- en recreatierruimte maar bieden ook plaats voor duizenden nieuwe woningen, scholen, ziekenhuizen, nieuwe culturele en gemeenschapsvoorzieningen, nieuwe kantoren, ... Daarnaast kan de Groene Rivier een einde maken aan de opdeling tussen 'stad' en 'rand', tussen 'intra muros' en 'extra muros' en wordt Antwerpen één groene leefbare stad van de toekomst!



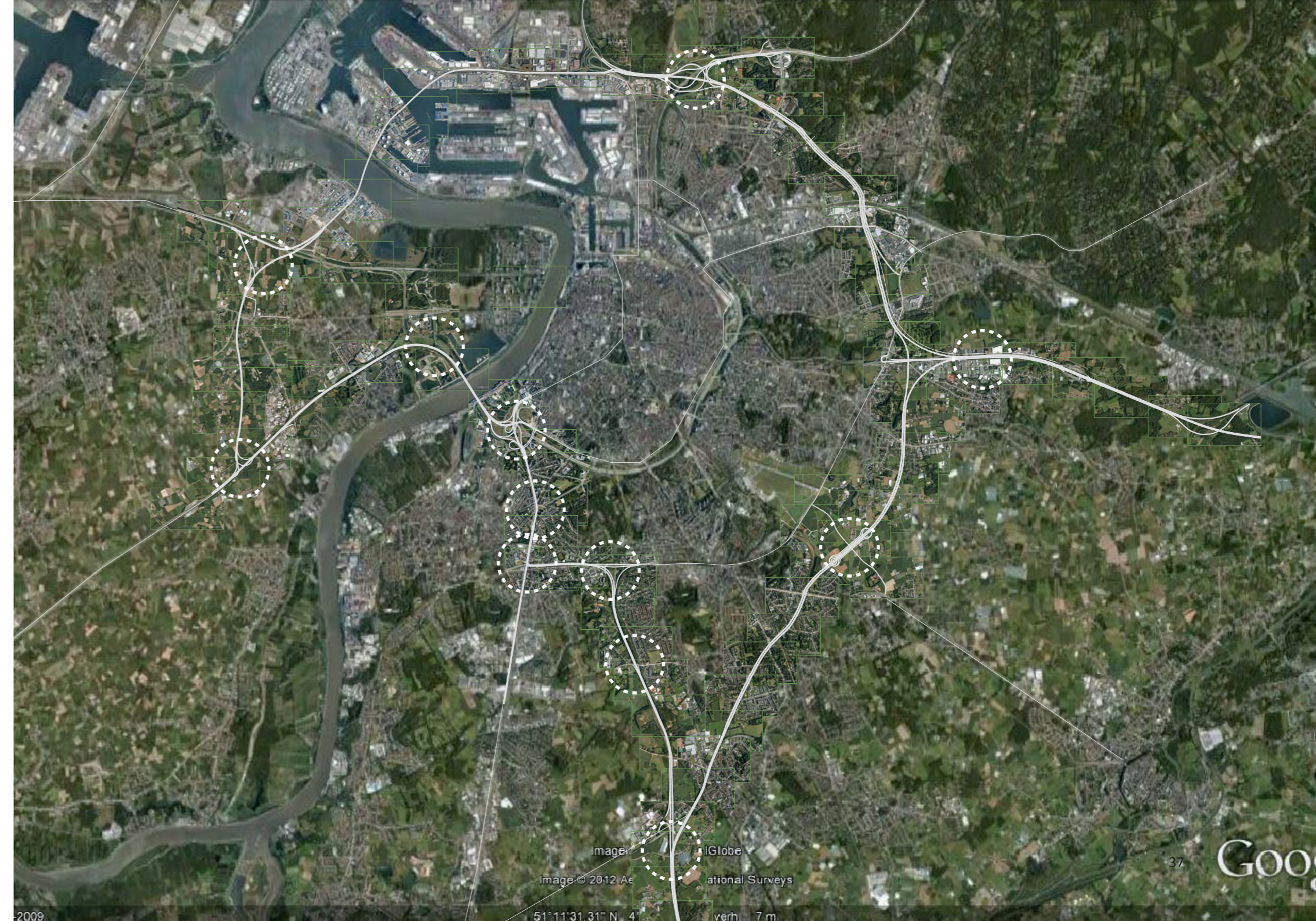
Elementen Nieuwe Ring & Groene Rivier





De Nieuwe Ring in detail

Nieuwe Ring



Melsele | Schelde- en Havenbrug | Ekeren

Knooppunt Melsele

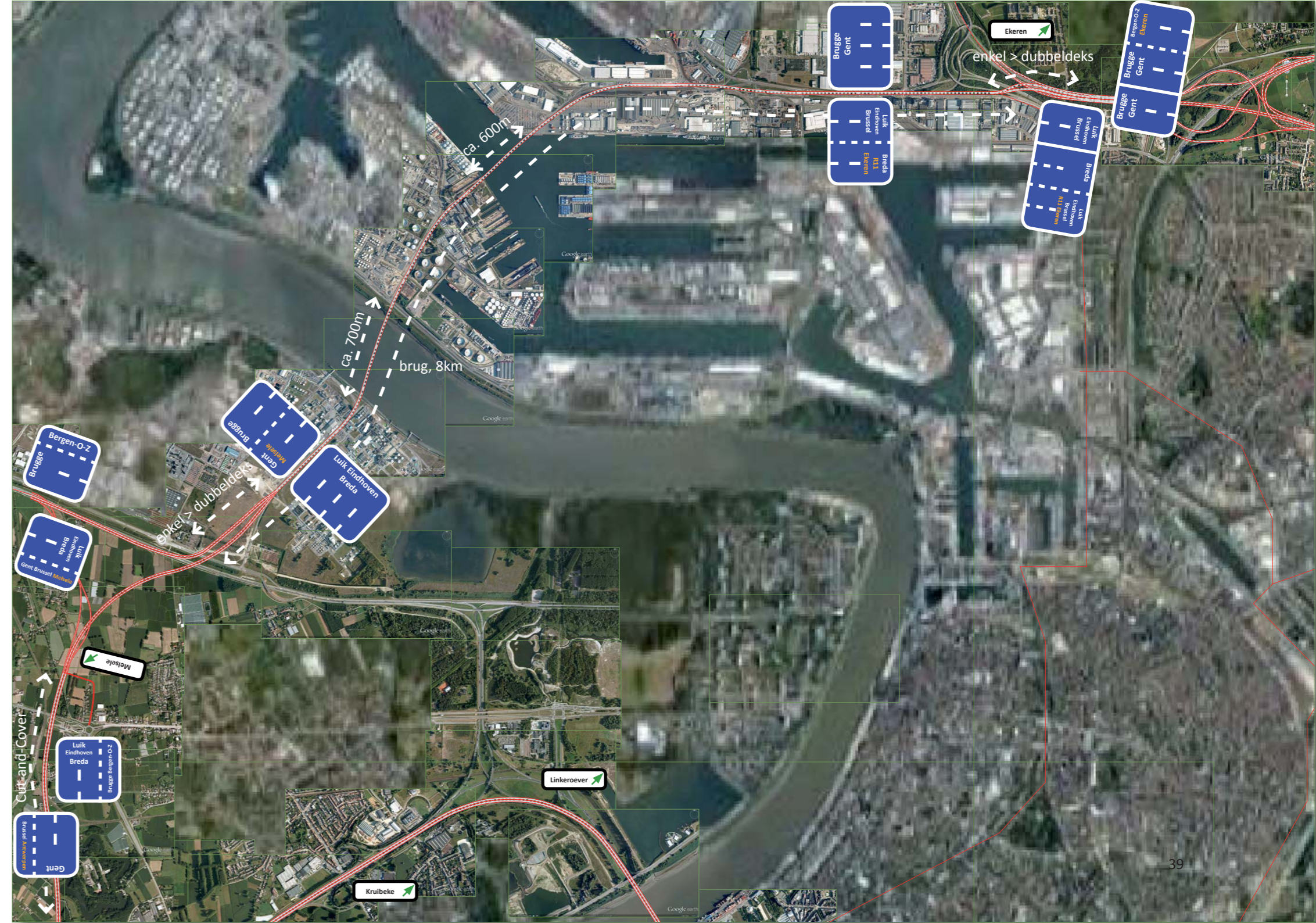
- Dit knooppunt maakt de verbinding tussen de Nieuwe Ring en de E34 richting Brugge.
- Vanaf de Nieuwe Ring en de E34 vertrekken telkens 2x 2 rijstroken richting de nieuwe Scheldebrug.
- Tussen de Nieuwe Ring en de E34 voldoet 2x 1 rijstrook om de nieuwe 'snelwegendriehoek' af te maken.
- Ter hoogte van de P+R parking komt een nieuwe op- en afrit 'Melsele' voor het verkeer van en naar Brugge.
- Vanaf deze op- en afrit gaat de Nieuwe Ring richting E17 verder in een cut-and-cover of wand-dakmethode tunnel.

Brug over Schelde en Haven

- De nieuwe Scheldeoververbinding begint ter hoogte van de E34, aan de Canadastraat en loopt over deze straat tot aan de Scheldeover.
- De 2x 4 rijstroken gaan over elkaar en vormen zo een dubbeldeksviaduct.
- De overspanning over de Schelde bedraagt zo'n 700 meter, die over het Hansadok zo'n 600 meter. Tussenin kan de brug gebouwd worden als viaduct of door middel van twee bijkomende overspanningen met een extra pylloon. Wellicht is een tuikabelbrugconstructie het meest voor de handliggende ofwel kan geopteerd worden voor een hangbrug.
- Onder beide overspanningen over de belangrijke waterwegen wordt een minimale doorvaarhoogte van 60 à 65 meter voorzien wat ruim voldoende moet zijn voor de scheepvaart.
- Net voor het knooppunt Ekeren gaat dubbeldeksviaduct terug over in enkeledeks 2x 4 rijstroken breed viaduct.

Knooppunt Ekeren

- Dit knooppunt maakt de verbinding tussen de Nieuwe Ring, de A12 richting Bergen-op-Zoom en de E19 richting Breda. Daarnaast is dit knooppunt een zeer belangrijke toegang tot de Haven en het noorden van de stad.
- Het knooppunt wordt verlengd van de huidige op- en afrit Ekeren tot aan de huidige verkeerswisselaar met de E19 om de nodige weeflengtes te creëren om comfortabel te kunnen kiezen uit de verschillende bestemmingen.
- Op de brug wordt reeds voorgesorteerd in telkens 2 rijstroken tussen verkeer dat wel of niet gebruik dient te maken van dit knooppunt. Het verkeer richting Eindhoven, Luik of Brussel zal bijvoorbeeld via de middenbanen ongehinderd het knooppunt kunnen passeren tot na de afsplitsing van de nieuwe R11.
- De A12 en de toekomstige rijstroken van de afrit Ekeren komen aan de buitenkant te liggen van het nieuwe knooppunt. Deze stroom zal de keuze krijgen om samen met de andere twee rijstroken komende van de nieuwe brug richting Breda af te slaan ofwel richting Ekeren, Eindhoven, Luik of Brussel te rijden.
- De verbinding vanaf de brug tot aan de op- en afrit Ekeren is enigszins een omweg maar maakt het mogelijk om vlot de verschillende verkeersstromen af te handelen.



Ekeren | NZ & NO Weg- en spoortunnels | Wommelgem

Knooppunt Ekeren

- De 2x 2 rijstroken van en naar E19 richting Breda voegen zich buiten om de 2x 2 rijstroken die rechtstreeks van en naar de nieuwe Scheldebrug komen. Als buitenste rijstroken zijn van en naar A12 richting Bergen-op-Zoom en de op- en afrit Ekeren.
- De buitenste stroken gaan over in de op- en afrit richting de verlengde R11.

Verlenging R11

- Net na de afsplitsing van de Nieuwe Ring kruist de verlengde R11 de Bredabaan waar een op- en afrittencomplex wordt ingericht ter bediening van Merksem, Schoten en de P+R parking Keizershoek.
- Ter hoogte van de Bredabaan zal de nieuwe wegverbinding met 2x 1 rijstrook bovenop de 2de goederenspoorontsluiting komen te liggen en samen overgaan in een dubbeldekstunnel met onderaan de dubbele spoorlijn en bovenaan de verlenging van de lokale weg R11.
- In de bouwput ter hoogte van Krabbershoek, Wijnegem scheidt de R11 zich van de goederenspoorlijn en sluit aan op de N12, Houtlaan waarmee de verbinding met de R11 een feit is. Om de verkeersafwikkeling op dit nieuwe kruispunt tussen deze belangrijke lokale wegverbindingen vlot te laten verlopen kan gedacht worden aan een turbotonde met eventueel een ondertunneling of flyover.

Tunnels Merksem-Ranst

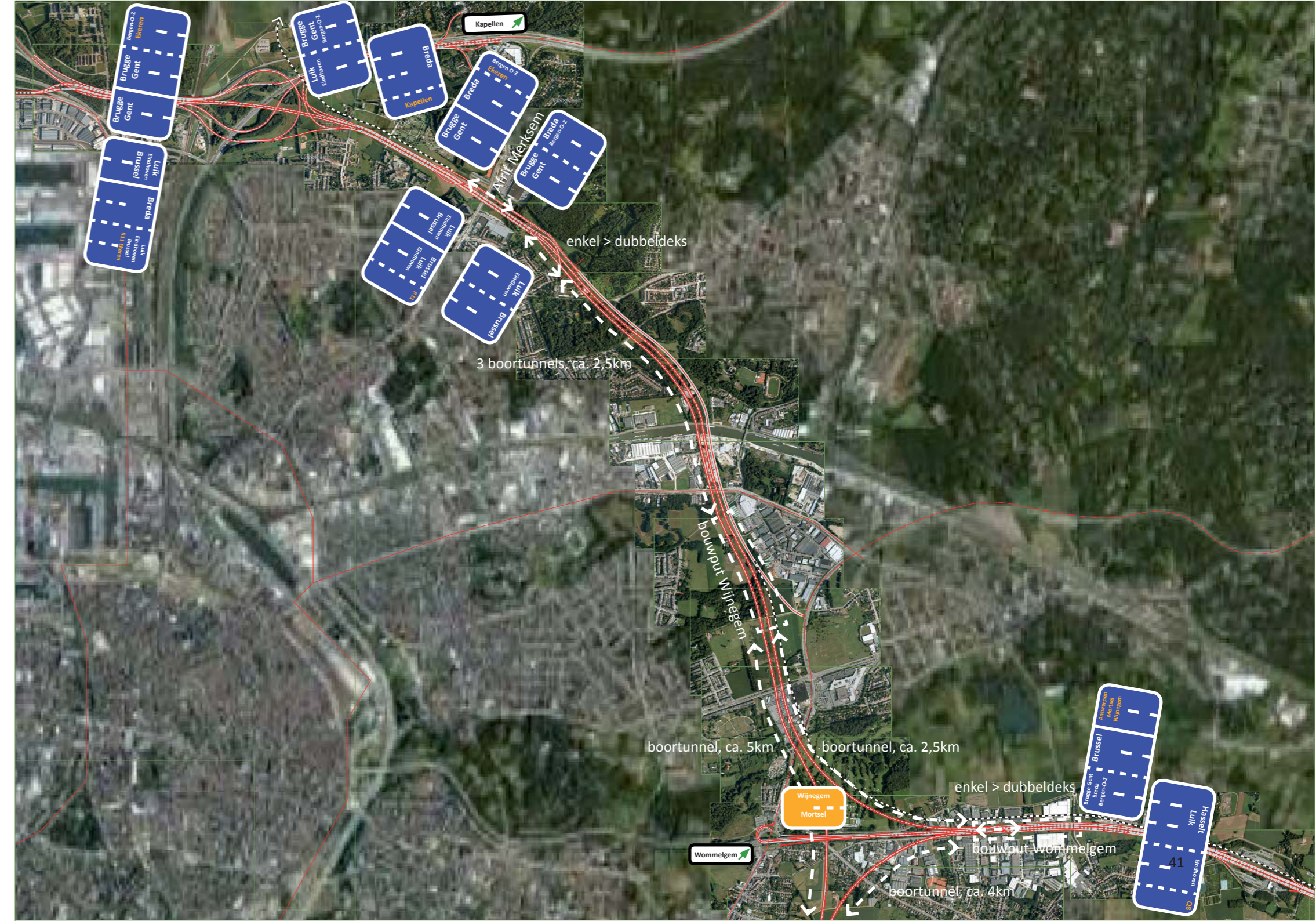
- Na de afsplitsing van de R11 ter hoogte van de Bredabaan is er de mogelijkheid om binnen de vier rijstroken richting het zuiden voor te sorteren voor ofwel de richting Eindhoven en Luik ofwel de richting Brussel. Daarna splitst de weg zich in 2x 2+2 rijstroken. Deze gaan over in een dubbeldekstunnel.
- De dubbeldekstunnels volgen hier min of meer het oorspronkelijke tracé van de A102 tussen Merksem en Schoten en onder het Albertkanaal
- Ter hoogte van het industrieterrein Krabbershoek te Wijnegem wordt een open bouwput voorzien welke later grotendeels zal kunnen worden toegelegd. Deze bouwput dient om de R11 bovengronds te laten komen maar kan ook dienen als evacuatietoegang tot de tunnels.
- De noord-oost tunnel komt boven ter hoogte van het industrieterrein Wommelgem Noord. Hiervoor zal de bestaande autosnelweg naar de buitenzijden moeten worden verlegd om de aanleg van de open bouwput mogelijk te maken.
- Na de overgang van dubbeldekstunnel naar eendeks snelweg vervoegen de 2x 4 rijstroken zich met de 2 rijstroken komende van het knooppunt Wommelgem.

Knooppunt Ranst

- De 3 rijstroken komende van Luik, de 2 komende van Eindhoven en 1 strook komende van het Q8-tankstation te Ranst maken dat de E34/E313 hier lokaal 2x 6 rijstroken telt.
- De buitenste 2 rijstroken zijn bestemd voor het verkeer richting het knooppunt Wommelgem en scheiden zich kort na de Q8 af van de rest welke snel afdalen in de bouwput richting de noord-oost en zuid-oost tunnels.

Knooppunt Wommelgem

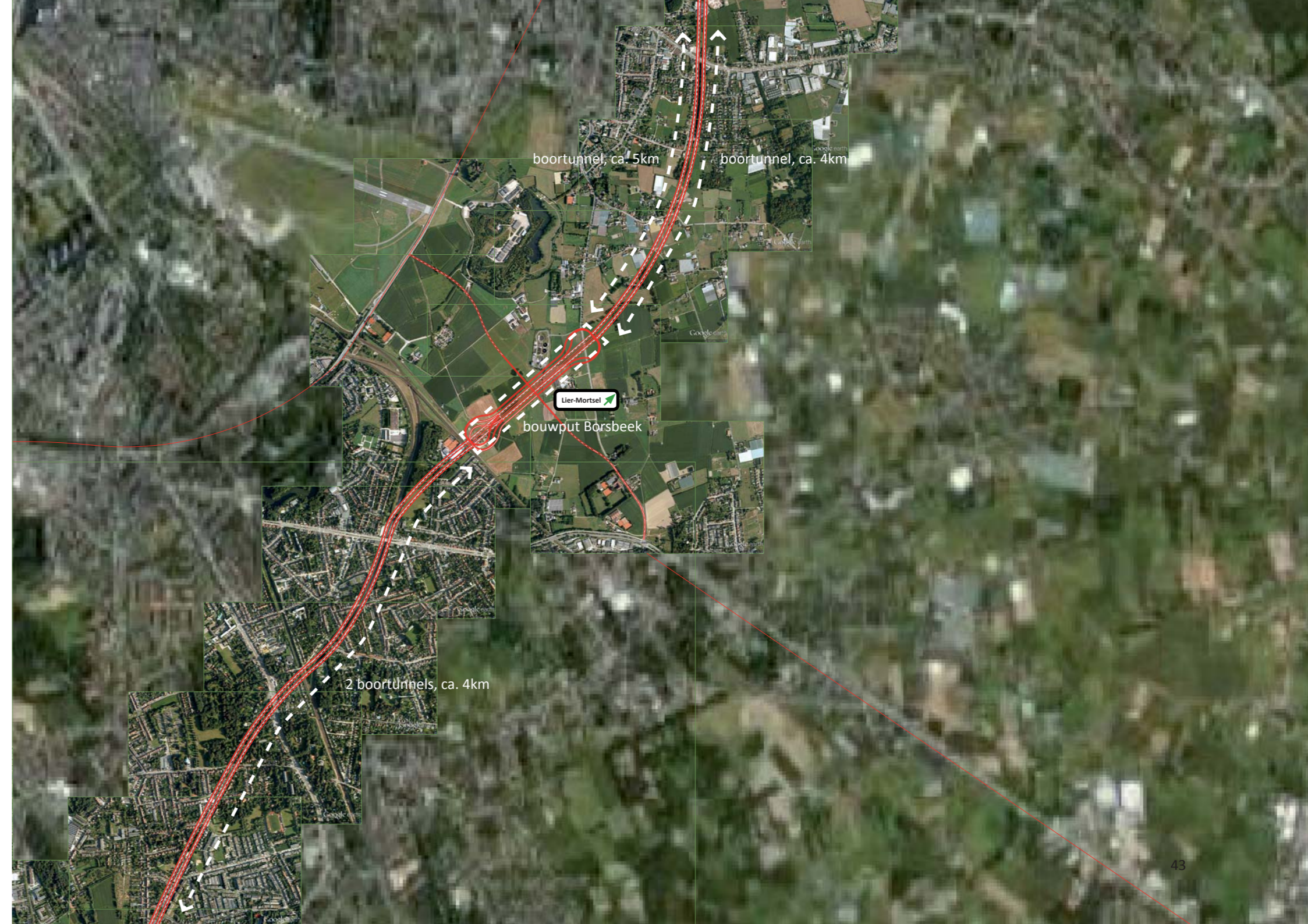
- Vanaf het industrieterrein Wommelgem tot aan de Krijgsbaan wordt de bestaande E34/E313 versmald tot 2x 2 rijstroken waarvan 1 rechtstreeks afslaat richting Wijnegem en het andere richting Mortsel.
- Het bestaande en beruchte rondpunt van Wommelgem komt te vervallen.
- Aan het nieuwe knooppunt Wommelgem kan een nieuwe P+R worden gekoppeld waarbij het verkeer rechtstreeks op en af de snelweg kan.



Borsbeek

Op- en afrit Lier/Mortsel/Luchthaven

- De enigste op- en afrit op de Nieuwe Ring maakt de aansluiting op de nieuwe verbinding tussen de N10, Liersesteenweg en de R11, Krijgsbaan ter hoogte van de luchthaven van Deurne.
- Deze verbinding maakt het mogelijk om het centrum van Mortsel te vermijden richting de Nieuwe Ring alsook een vlotte ontsluiting van de luchthaven en de P+R parking Capenberg.
- Gezien het hier een op- en afrittencomplex betreft aan 2 dubbeldekstunnels is dit best een complex gegeven. De open bouwput aan Borsbeek heeft met een lengte van 1.000 à 1.300 meter voldoende ruimte om een op- en afrittencomplex toe te laten. Er wordt voorgesteld om te werken met een dubbele hoefijzervormig op- en afritcomplex ofwel een dubbele 'paper-clip'.
- Er dienen op- en afritten te komen op zowel de noord-zuid als de zuid-oost tunnelkoker richting Ekeren en Ranst en één op- en afrit richting Kontich.



Kontich | NZ & ZO Wegtunnels

Knooppunt Kontich

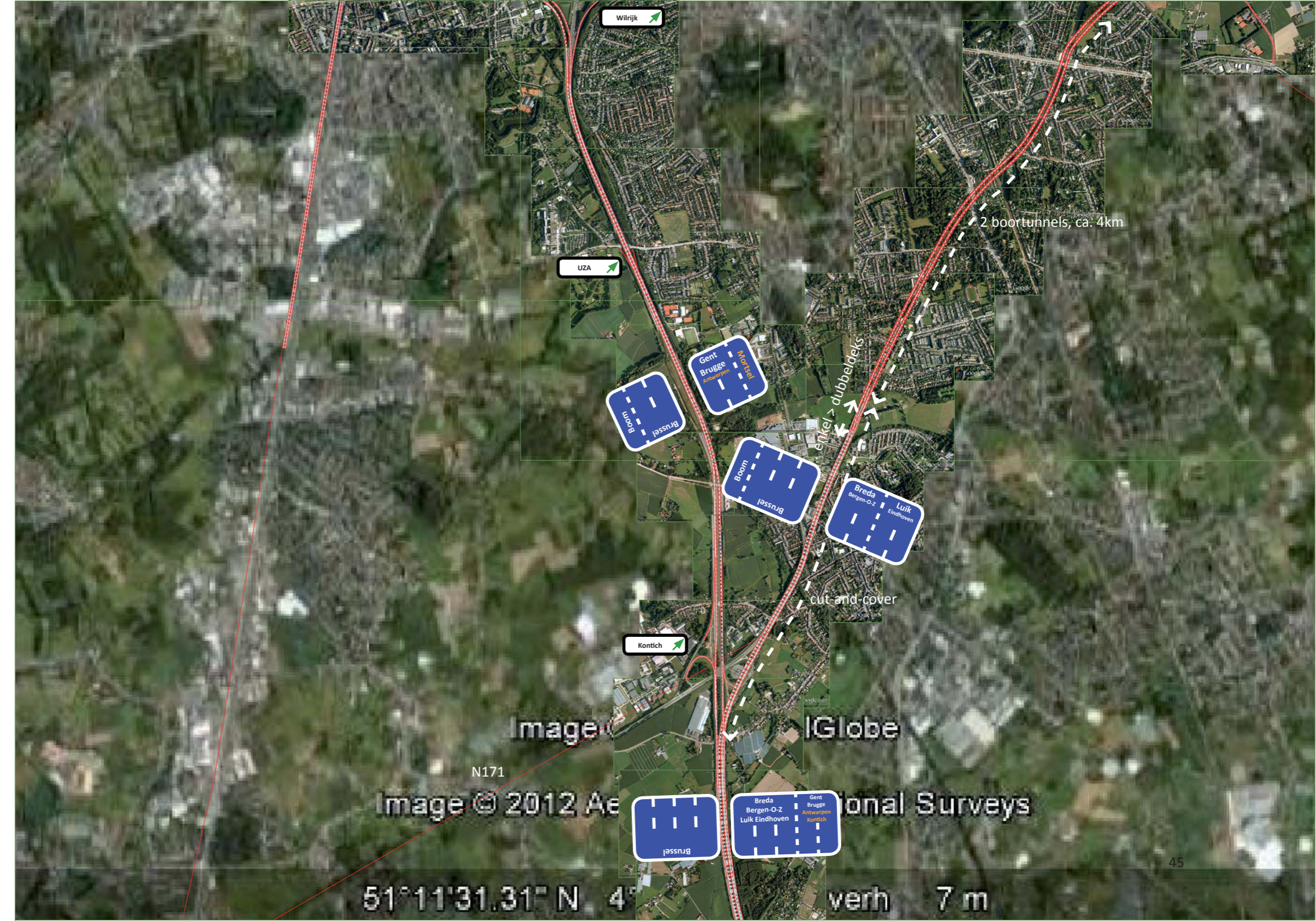
- Ter hoogte van de voormalige reservatiestrook gaan de dubbeldekstunnels over in cut-and-covertunnels of tunnels gegraven volgens de wand-dakmethode
- De dubbeldekstunnels gaan over in eendeksweg met 2x 4 rijstroken waarvan de buitenste afsplitst van en naar de N171, richting Boom. De 2x 3 overige rijstroken buigen af naar de E19 richting Brussel waar ze samen komen met de 2 rijstroken komende van Wilrijk.

N171

- De expresweg tussen Kontich en Boom wordt afgewerkt zoals de bestaande plannen die hier reeds voor bestaan met het nieuwe rondpunt bovenop de sleuf van de A12.

Afrit U.Z.A.

- De huidige 'gedoog'-afrit kan, vermits de E19 tussen Kontich en Wilrijk wordt gedowngraded gemakkelijk worden uitgebouwd tot een volwaardige op- en afrit waarbij de parkings aan het universitair ziekenhuis mogelijks als medegebruik omgevormd worden tot P+R parking.



Wilrijk | Jan de Vostunnel | Antwerpen-Zuid | Linkeroever

Knooppunt Wilrijk

- Door het afsluiten van de Craeybeckxtunnel kan het huidige knooppunt Wilrijk worden heringericht waarbij het verkeer richting knooppunt Hoboken de hoofdmoot zal zijn.
- Er worden 2x 2 rijstroken voorzien richting Hoboken en 2x 1 rijstrook richting Wilrijk.

Knooppunt Hoboken

- De Heistraat en de Jules Moretuslei worden ondertunneld en op één van beide of op beide komen op- en afritten naar de R11.
- Ter hoogte van de Boomsesteenweg zorgt een ondergrondse op- en afrit met 1 rijstrook naar de ondergrondse A12 voor een vlotte verbinding met de R11.

A12 en Boomsesteenweg

- De A12 komt ondergronds te liggen vanaf 'Autoland' met 2x 2 rijstroken. Vanaf het knooppunt Hoboken tot aan knooppunt Olympiade komt hier telkens 1 rijstrook bij voor het in- en uitvoegend verkeer van en naar respectievelijk de R11 en de op- en afrit 'Olympiade'. Deze ondertunnelde A12 sluit aan op de bestaande Jan De Vostunnel, de Bevrijdingstunnel komt te vervallen.
- Het huidige viaduct maakt plaats voor een stedelijke boulevard, te vergelijken met de nieuwe Leien met mogelijks plaats voor een sneltram richting Aartselaar of Boom.

Knooppunt Antwerpen-Zuid

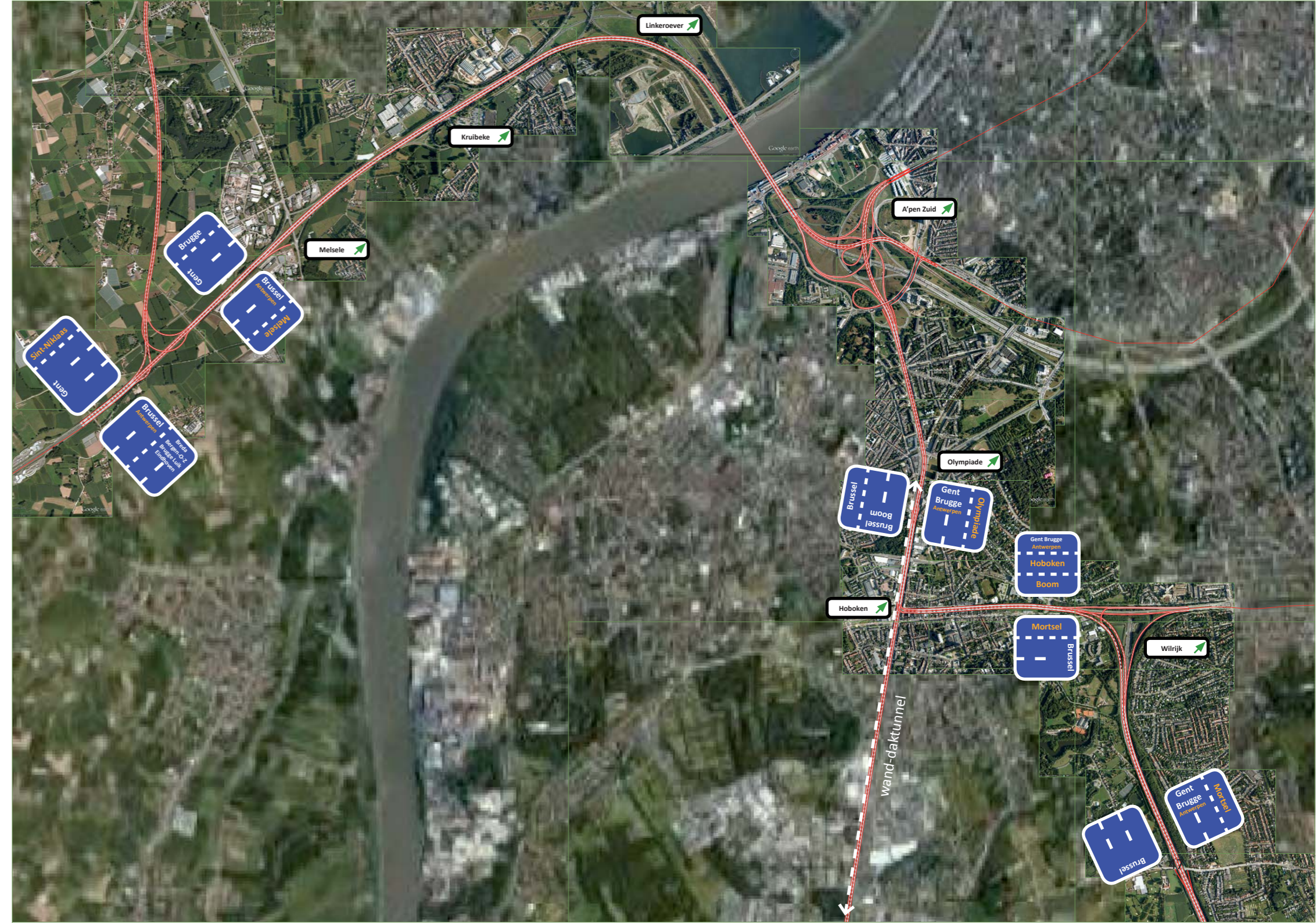
- Dit knooppunt maakt de verbinding tussen de Jan De Vostunnel, de Kennedytunnel, de AMAM-tunnel (nu Bolivartunnel genoemd) en de heringerichte Singel.
- Voor de inrichting van het knooppunt zijn tal van mogelijkheden. Door de complexiteit er van blijft dit knooppunt wellicht ook in de toekomst een 'spaghettiknoop'.
- De bestaande op- en afritten richting Kennedytunnel aan de Silvertoptorens worden afgeschaft vermits de snelweg kan opgereden worden ter hoogte van de Singel. Hierdoor blijven enkel op- en afritten richting Jan De Vostunnel en de banen naar de Jan De Voslei over en kan het geheel compacter ingericht worden.

Knooppunt Linkeroever

- De op- en afritten Melsele, Kruibeke en Linkeroever worden best aangesloten door middel van een ventwegenstructuur. Hierbij wordt er kort na het knooppunt Haasdonk en voor de Kennedytunnel een parallelstructuur voorzien die de 3 op- en afritten bedient.
- De op- en afrit 'Linkeroever' wordt mogelijks meer richting Zwijndrecht verplaatst om zo de toekomstige P+R aan 't Zand beter te bedienen en de afstand tot aan de Kennedytunnel te vergroten.

Knooppunt Haasdonk

- Kort na het Texaco-tankstation te Haasdonk splitst de E17 met 2x 4 rijstroken op in 2 rijstroken richting de nieuwe Scheldebrug en 2 rijstroken richting Antwerpen.
- Een enkele rijstrook maakt de verbinding komende van de nieuwe brug richting Antwerpen.



Werfzones en timing

Boortunnels

Voor de boortunnels zijn er twee vertrekschachten voorzien waarvoor een uitgebreide werfzone dient worden ingericht: zone Merksem op de reservatiestrook voor de A102 en zone Borsbeek tussen het fort van Borsbeek en de Boechoutsesteenweg. Daarnaast zijn er ook 2 aankomstschachten nodig: één te Ranst, waarvoor de E34/E313 tijdelijk omgelegd wordt ter hoogte van het industrieterrein te Wommelgem en één te Kontich aan de N171. Als laatste is er een open sleuf voorzien aan het industrieterrein 'Krabbershoek' te Wijnegem waar de tunnels even 'lucht happen'. Buiten deze zones en lokaal enkele evacuatieschachten zal er geen al te grote hinder bestaan voor de omgeving.

Voor de af- en aanvoer van de tunnelementen en -specie wordt voorgesteld om de bestaande spoorweginfrastructuur te gebruiken. Werfzone Borsbeek ligt immers aan de spoorlijn Antwerpen-Lier en werfzone Merksem zal via de 2de spoorontsluiting rechtstreeks verbonden zijn met het spoorwegemplacement Antwerpen-Noord. Ergens in de haven (bvb. GM), of elders kan een grote assemblagezone met betoncentrale worden ingericht voor de vervaardiging van de tunnelementen (alsook de brugelementen).

Er wordt gedacht om te werken met 2 tunnelboormachines (TBM's) met elk een boorschild van 18 à 19 meter. Indien, om de kosten te drukken gekozen wordt voor één machine zal de uitvoering van de werken minstens 4 à 5 jaar langer duren.

Cut-and-cover-tunnel

Voor de gedeelten van het tracé die volgens het cut-and-cover-principe worden aangelegd zal er plaatselijk enige hinder te ondervinden zijn. Naast het stuk aan Kontich onder de N171 is het vooral de nieuwe verbinding tussen de E17 en E34 die volgens dit principe of de wand-dak-methode zal worden aangelegd.

Brug

Voor de nieuwe Scheldebrug zal er over de gehele lengte van de constructie een werfzone ingericht worden. Vooral dan langs de Canadastraat in de Waaslandhaven en de Noorderlaan op Rechteroever. Naar gelang de constructiemethode zal er eveneens hinder kunnen zijn voor de scheepvaart op de Schelde of in de havendokken.

Aanpassing Singel

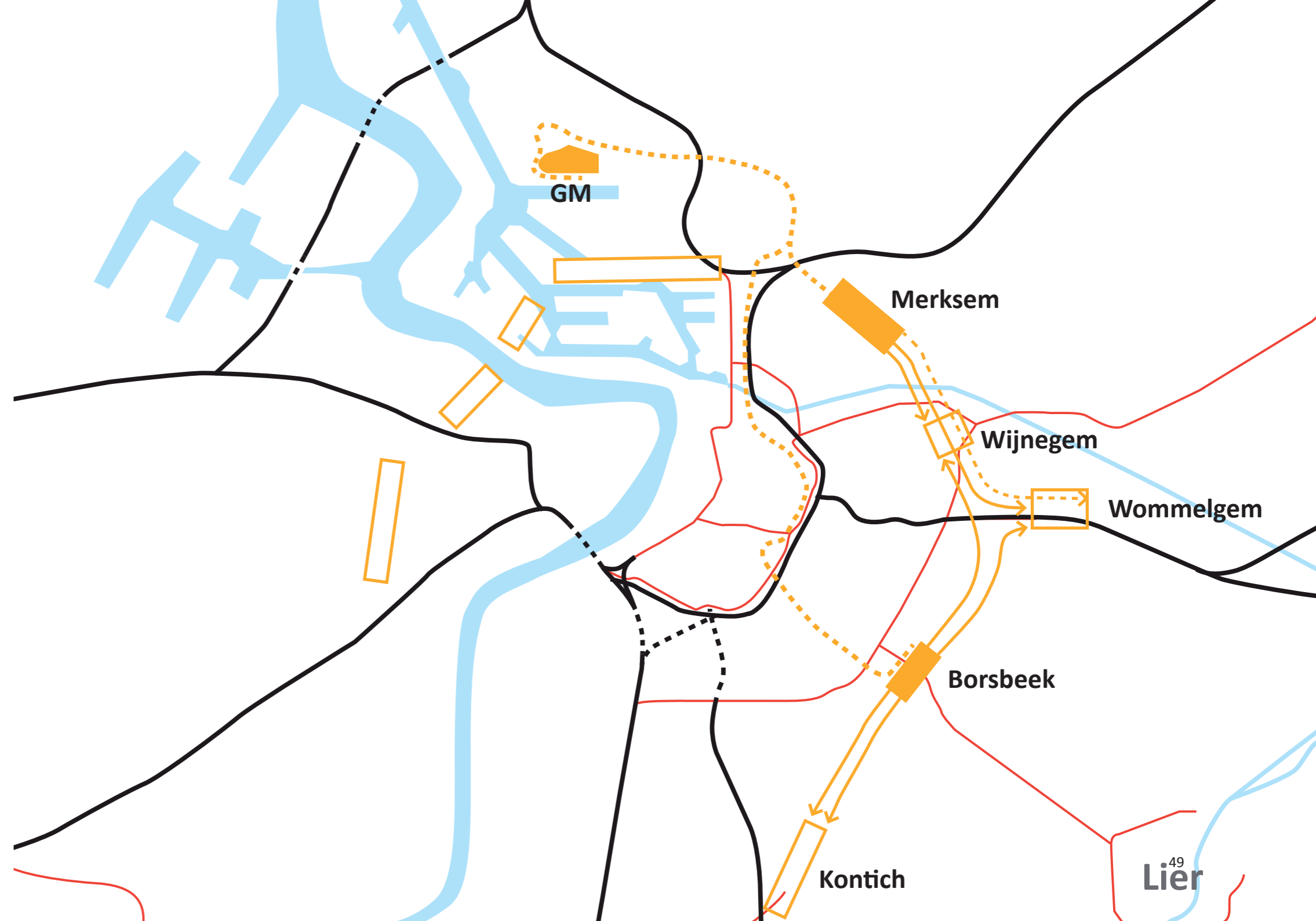
Eens de Nieuwe Ring volledig afgewerkt is vervalt de functie van de huidige Ring als ringweg voor doorgaand verkeer en kan deze worden ingevuld in functie van de noden van de stad. Om een alternatief te bieden voor het lokale verkeer wordt de Singel omgevormd tot een stedelijke boulevard met een goede doorstroming voor het autoverkeer door middel van ondertunnelde kruispunten en openbaar vervoer met de Singeltram in eigen bedding. Tijdens deze omvorming van de Singel kan de huidige Ring tijdelijk de taak als stedelijke ringweg van de Singel overnemen.

Inschatting timing

- Link E17-E34 (Liefkenshoektunnel): 2015-2017
- Ontwerp en bouw brug: 2015-2018
- Boren van tunnels: 2017-2021
- Opening noord-oost tunnel: 2019
- Verlenging R11: 2020
- Opening zuid-oost tunnel: 2021
- Opening noord-zuid tunnel: 2022
- Aanpassen Singel en A12: 2022-2024
- Opening Singel, A12 en afschaffen ring: 2025

	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
studies en MER												
verbinding E17-E34												
BRUG												
TUNNELS												
bouw TBM's												
werfzone Merksem												
werfzone Wijnegem												
werfzone Ranst												
werfzone Borsbeek												
werfzone Kontich												
koker N-O												
koker R11-spoor												
koker N-Z deel 1												
koker Z-O deel 2												
koker N-Z deel 3												
koker Z-O deel 1												
koker N-Z deel 2												
Singel & A12												
					Verbinding E17-E34	Brug over Schelde	Tunnel Noord-Oost	Verlenging R11	Tunnel Zuid-Oost	Tunnel Noord-Zuid	Singel & A12	
	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24

R11 buiten dienst



Mogelijke financiering

Een overkoepelend orgaan

Met deze ingrijpende wijziging van de Antwerpse vervoersinfrastructuur met een Nieuwe Ring en een indrukwekkende uitbreiding van het openbaar vervoersnetwerk maar ook de reeds geplande aanleg van een 2de spoorontsluiting en verbreding van het Albertkanaal komt er best een overkoepelend orgaan dat instaat voor de coördinatie van alle werken. De gehele weginfrastructuur wordt ook best uitgebaat door een, wellicht private beheerder. De verschillende overheden zullen hierin hun adviserende en vergunningsverlenende rol spelen maar lerend uit de geschiedenis zich best onderscheiden van het algemeen management.

Investeren in infrastructuur ...

- ... kan aan enkele duizenden mensen voor enige jaren werk verschaffen.
- ... zal zich, op een zekere termijn steeds volledig terugverdienen.
- ... kan een ons voor een deel uit de financiële crisis leiden.

Mogelijke inkomsten

- **Algemene tol:** Vermits het hier meer dan een nieuwe Scheldeoeververbinding gaat wordt mogelijks op het volledige snelwegennet rondom Antwerpen, bijvoorbeeld vanaf de uiterste P+R parkings tol betaald in plaats van enkel een Scheldetol. Deze tol kan gelijk of

minder zijn dan de oorspronkelijk vastgestelde bedragen. De last wordt immers gedragen door al het verkeer dat door de Antwerpse agglomeratie moet en niet enkel door vooral het vrachtverkeer dat de Schelde kruist. Er kan ook gewerkt worden met ‘dagprijzen’ waardoor pendelaars en bezoekers van de stad slechts eenmaal moeten betalen.

- **Bijdrage EU:** In ieder geval zal de Europese investeringsbank een belangrijke bijdrage leveren om de knoop van de verschillende trans-Europese wegverbindingen te ontwarren. Daarnaast kan een project om één van de drukste ringwegen uit het stadscentrum weg te halen ongetwijfeld ook op een aanzienlijke financiële steun rekenen.
- **Bijdrage Vlaams Gewest:** Als beheerder van het Vlaamse snelwegennet heeft het Vlaams Gewest ook een belangrijke bijdrage te leveren voor de aanleg van de Nieuwe Ring en de bijhorende aanpassingen van de snel- en gewestwegen.
- **Schaduwtol:** Om de investering te spreiden kan de overheid via een schaduwtol de (private) investeringen terugbetalen naar gelang de intensiteit van het gebruik van de infrastructuur en/of kunnen bijvoorbeeld de kosten van het onderhoud worden bekostigd.
- **Inbreng gronden:** De verschillende overheden bezitten talloze gronden aan en langs de huidige Ring, en de Ring zelf die na het afschaffen van de verkeersfunctie van de Ring een enorme potentiële waarde krijgen om

deels ontwikkeld te worden. Deze potentiële waarde kan mee ingebracht worden om de Nieuwe Ring te bekostigen.

- **Heffing op gecreëerde meerwaarde:** De duizenden woningen langs de Ring en andere snelwegen bevinden zich vandaag de dag dikwijls niet altijd in het duurste segment. Door het vervallen van een gigantische weginfrastructuur voor de deur zal de marktwaarde van deze woningen fel stijgen. Een mogelijke piste die onderzocht kan worden is of het mogelijk is om op deze waardevermeerdering een deel te belasten.
- **Particuliere inbreng:** De Belg is de grootste spaarder ter wereld, nergens staat er zoveel geld per hoofd op een spaarrekening. Er kan een systeem opgezet worden waarbij particulieren de kans krijgen om hun geld voor een lange termijn te beleggen in de aanleg van de Nieuwe Ring. Dergelijke publieke inbreng was zeer populair in de jaren '60 bij de grote snelwegenprogramma's.
- **Bankensector:** De bankensector kan niet voor eeuwig hun gelden belegen in Duits staatspapier of in goud. Beleggen in een infrastructuur waar, ongeacht wat er in de toekomst zal gebeuren een zekerheid bestaat dat er dagelijks gemiddeld zo'n 330.000 wagens van gebruik zullen maken kan niet anders als een rendabele (zeer) lange termijn investering zijn.
- ...

- Eén globale projectuitvoerder?
- Algemene tolheffing?
- Schaduwtol?
- Bijdrage Vlaams Gewest?
- Bijdrage EU?
- Inbreng overheidsgronden?
- Heffing op gecreëerde meerwaarde?
- Publieke participatie?
- Lange termijninvestering?
- ...



Wensbeeld Groene Rivier



Een Groene Rivier door de stad

Doorbrek de omwalling!

Hoewel de Brialmontomwalling al bijna 60jaar verleden tijd is, blijft er een enorme barrière tussen binnen- en buitenstad. De auto nam immers de plaats in van de vroegere vesten. De Ring van Antwerpen zorgt voor een blijvende kloof tussen binnen of buiten 'de stad', intra of extra muros gelegen woonwijken en districten.

Met de Nieuwe Ring vervalt de functie van de Ring als doorgaande autosnelweg en wordt het merendeel van het auto- en vrachtverkeer weggetrokken naar de Nieuwe Ring. Als daarnaast Antwerpen resoluut kiest voor een autoluwe stadsomgeving, dan kan het lokale verkeer op de Ring verplaatst worden naar een heringerichte Singel. De Singel wordt dan min of meer zoals de Brusselse Kleine Ring of andere stedelijke ringwegen had moeten zijn: een vlotte doorstroming voor het verkeer maar tegelijkertijd oversteekbaar, aangenaam en veilig voor de bewoners.

Als de Ring wordt opgeheven komt een immense oppervlakte tussen 'binnen- en buitenstad' vrij. Met deze oppervlakte kunnen we op een doordachte manier de verschillende stadsdelen naar elkaar toe laten groeien en tot een homogene én vooral veel leefbaardere stad komen.

Groene Rivier

De huidige zate van de Ring kan een echte Groene Rivier worden die door de stad stroomt. Deze Groene Rivier verbindt alle stadsdelen en groengebieden van Antwerpen. De dag dat de verkeersfunctie zou komen te vervallen moeten we absoluut deze troef uitspelen: een Groene Rivier als verbindend element binnen de stad én immense publieke ruimte waarop nieuwe en bestaande stedelijke functies kunnen worden opgeënt.

De Groene Rivier wordt een ononderbroken groengebied van de Schelde tot aan het Albertkanaal en Noordkasteel op Rechteroever en op Linkeroever van Schelde tot Schelde als groot aaneengesloten natuurgebied tussen Linkeroever en Zwijndrecht.

De Groene Rivier verbindt rechtstreeks de andere grote groene ruimtes die als groene vingers de stad binnentreden: het Laaglandpark, de Scheldeoevers, Park Spoor Noord, het Rivierenhof, het Middelheimpark, het Kielpark, de Hobokense polder en de verschillende groengebieden op Linkeroever. Al deze parken en groengebieden die vandaag als afzonderlijke zones fungeren worden hierdoor één aaneengesloten groene ruimte van meer dan 1.000 hectare!

Potenties

Net als bijvoorbeeld Spoor Noord of andere openbare parken kan de Groene Rivier een groen publiek tapijt worden waarop dan verschillende uiteenlopende stedelijke functies worden ingeplant. Met de huidige en de te verwachten toekomstige noden denken we aan de volgende zaken die hun plaats kunnen krijgen in deze immense nieuwe publieke ruimte als centrale entiteit binnen stad Antwerpen:

- Groen, massaal veel groene ruimte
- Duizenden nieuwe woningen en volledig nieuwe woonwijken in een gezonde leefomgeving
- Zieken- en rusthuizen
- (Woon)voorzieningen voor hulpbehoevenden
- Scholen en universiteiten
- Cultuurtempels, musea, concertzalen
- Sport- en recreatieterreinen, stadions en polyvalente sportzalen
- Kantoorruimte aan de verschillende stationslocaties





Mobiliteit

Multiway Boulevard (cfr. 'Groene Singel')

Ook bij het opheffen van de Ring blijft de ruimte tussen 'binnen- en buitenstad' een enorm omvangrijk en belangrijk netwerk van verschillende transportmodi. De Ring-ruimte blijft ook in de toekomst dienen als ruimte om zich snel rondom de stad te verplaatsen of van de rand naar het centrum. Alleen zal in de toekomst, voor heel de stad net als in andere duurzame steden elders in de wereld de auto niet meer bovenaan staan in de vervoersladder.

De enorme groene ruimte die vrijkomt bij het vervallen van de Ring wordt integraal aan de stadsbewoner gegeven. Binnen deze parkomgeving kunnen **voetgangers en fietsers** op de snelste manier rond de stad verplaatsen, quasi zonder enige vorm van hindernis. Het huidige tracé van de Ring kan in de toekomst worden omgevormd tot het breedste en de snelste fietsverbinding ter wereld! Aan de randen verzorgen het huidige Ring- en Singelfietspad de aansluitingen met de bestaande bebouwing en woonwijken die aan de Ringvallei grenzen. De als het ware "Groene Rivier-fietsssnelweg" verknoopt alle radiale fietsroutes die Antwerpen met haar ruime omgeving verbindt.

Naast de Ring voor de auto's kennen we vandaag ookeen **'Ringspoor'**. Zonder de Ring zal dit ringspoor een van de enigste en grootste barrières zijn die overblijven tussen binnen- en buitenstad. Echter zal in de toekomst alvast het goederenverkeer op deze lijn quasi volledig wegvallen door de nieuwe Liefkenshoekspoortunnel én de 2de haven spoorontsluiting (zie hoger). De vrijgekomen

capaciteit, de bijkomende ruimte door het wegvallen van de Ring en de in de toekomst geplande functies in de Groene Rivier maken dat dit Ringspoor ideaal wordt om uitgebouwd te worden tot een grootstedelijke metro-lijn. Via het spoorwegnet is het mogelijk om de ruime omgeving van Groot Antwerpen een vlotte verbinding te verschaffen tot de grootstedelijke Groene Rivier met haar vele nieuwe bestaande functies enerzijds en anderzijds vele interessante overstapmogelijkheden op het lagere lokale openbaar vervoer. Nieuwe haltes voor dit Antwerpse GEN zijn bijvoorbeeld: 'DeSingel-Expo', 'Grote Steenweg-Berchem Kerk', 'Foorplein-Hof ter Loo', 'Schijnpoort-Sportpaleis'.

Waar het treinverkeer in staat voor de grote verplaatsingen van verder buiten de stad tot aan de Groene Rivier of Centraal Station zal het toekomstig openbaar vervoersnetwerk in de Groene Rivier aangevuld worden door de **Ringtram**. Deze tram volgt min of meer het huidige tracé van de Singel, en dit volledig in een eigen vrije trambaan. De lijn verbindt enerzijds alle radiaal toekomende tramlijnen en anderzijds via verschillende routes de verschillende functies en bestemmingen binnen de Groene Rivier onderling en met de rest van de stad. Naast de reeds geplande Scheldebrug, die we meer richting het nieuwe voetbalstadion zouden plaatsen voorzien we op termijn ook een noordelijke Scheldebrug ter hoogte van het Noordkasteel. Zodat de Ringlijn rond wordt gemaakt en bijkomende verbondenheid tussen linker- en rechteroever en creëert een interessante locatie waar de haven samenkomt met de Groene Rivier en de stad.

Als laatste krijgt de **auto** nog steeds een belangrijke plaats binnen de nieuwe Singel. De Singel blijft immers de enige overblijvende stedelijke ringweg binnen Antwerpen-stad. Zelfs in het meest autoluwe scenario zal er nog een heel aanzienlijk volume aan autoverkeer in en naar, door en rond de stad bewegen. Om de capaciteit van de huidige Singel te verhogen worden de meeste, zoniet alle kruispunten ondertunneld. Vergelijk het met de situatie tijdens de werken aan de Ring met de 'bruggetjes' maar dan met een definitieve constructie met steeds 2x 2 rijstroken. Deze tunnels zorgen er ook voor dat de barrière tussen de stad en Groene Rivier zo klein mogelijk en de oversteekbaarheid zo groot mogelijk blijft. Mogelijke nieuwe ondertunnelingen komen er best aan 'Station Zuid', 'De Singel-Wezenberg', 'Grote Steenweg', 'Station Berchem', 'Station Oost', 'Stenenbrug' en 'Schijnpoort'

Bruggen

Waar het concept 'groene en grijze bruggen' in het 'Groene Singel-verhaal' enkel gaat om het vergroenen van bruggen over de Ring worden de bruggen binnen de Groene Rivier relictten die we grotendeels wensen te bewaren. Enerzijds verzorgen zij ongelijkgrondse kruisingen met de "Groene Rivier", wat voor een doorlopend groot park geheel zorgt en anderzijds worden de snelwegbruggen de toekomstige afdaken en shelters in de nieuwe stedelijke parkzone.



Groen en landschap

Parels in de Groene Rivier (cfr. Groene Singel)

Vele bestaande parken en groengebieden komen door de Groene Rivier binnen éénzelfde parkcontext te liggen. De kleinschalige en verspreide groene eilandjes worden heuse 'pareltjes' van parken en natuurgebieden binnen de Groene Rivier.

Op Linkeroever zijn de zeven aanwezige groengebieden (Rot, 't Zand, Blokkersdijk, Sint-Annabos, Middenvijver, Galgenweel en Burchtse Weel) vandaag van elkaar gescheiden door weginfrastructuur. Door het wegvallen van de autosnelwegen en mits het overkappen van een klein stukje ter hoogte van het Burchtse Weel kunnen deze vijf delen samengebracht worden tot één natuurgebied van om en bij de 600 hectaren!

Op Rechteroever komen er in de toekomst, dikwijls aansluitend bij nieuwe of geplande woonwijken een heel aantal nieuwe buurt- en wijkparkjes bij: 'Nieuw Zuid', 'Konijnenwei', 'Nieuw Zurenborg', 'Spoor Oost', 'Schijnvalleipark', 'Spoor Noord', 'Mexico-eiland' en 'Droogdokken'. Daarnaast zijn er enkele geïsoleerde maar zeer waardevolle groengebieden met een hoge natuurwaarde en/of geschiedkundige waarde: 'Mastvest', 'Brilschans', 'Wolvenberg' en 'Noordkasteel'. Bijkomend sluiten op de Groene Rivier diverse grote parkgebieden aan die zogenaamde 'groene vingers' vormen, groengebieden die doorlopen van buiten de stad tot aan het centrum: 'Hobokense polder-Blue Gate', 'Den Brandt-Nachtegale-Middelheim', 'Rivierenhof', 'Laagland' en de 'Scheldeoevers'.

Parkverbindingen (cfr. Groene Singel)

Binnen de Groene Rivier zorgen nieuwe verbindingen voor de rechtstreekse verbinding met de groenstructuren, de 'groene vingers', die de stad binnen dringen. Zo zorgen 2 nieuwe Scheldebruggen (een noordelijke tussen Noordkasteel en Esmoreitpark en een zuidelijke tussen Hobokense Polder/Blue Gate/Spaghettiknoop en Burchtse Weel) voor de verbinding tussen de Groene Rivier op Rechteroever met het groot 'natuurpark Linkeroever' zodat een échte 'Groene Rivier' tot stand komt.

Over het Albertkanaal zorgt een nieuwe fiets- en voetgangersbrug voor de verbinding van de Groene Rivier met het Laaglandpark dat tot Ekeren en Schoten loopt. Daarnaast wordt tevens de Luikbrug in ere hersteld zodat deze missing link tussen Mexico-eiland en Noorderlaan verdwijnt. De huidige IJzerlaan wordt vervangen voor een verbinding voor lokaal verkeer op het tracé van de Oude Bredabaan.

Om de oostelijke en de zuidelijke groene vingers, respectievelijk het Rivierenhof/Schijnvallei en Nachtegale/Middelheim beter te verbinden met de stad worden de bestaande autosnelwegbruggen van de E313 en E19 omgevormd tot majestueuze parktoegangen.

Waterlandschap (cfr. Groene Singel)

De Groene Rivier verbindt verschillende bestaande waterstructuren met elkaar zoals de Schelde,

het Schijn, Lobroekdok, Albertkanaal, 't Eilandje, Noordkasteel, Blokkersdijk, Middenvijver, Burchtse Weel, Galgenweel, Mastvest en Brilschans. Daarnaast is het zeer gemakkelijk om, dankzij het reliëf van de Ringbedding nieuwe waterelementen zoals wadi's of vijvers toe te voegen of bestaande afwateringsystemen bloot te leggen of te integreren in de nieuwe parkomgeving. Door het vervallen van het viaduct van Merksem en de IJzerlaanbrug kan het Kempisch kanaal terug volledig worden opgelegd zodat ook dit deel van de wijk Dam weer kan herleven als vroegere kanaalzone.

Bermenlandschap (cfr. Groene Singel)

De Ringzone is bijna de enigste plek in Antwerpen waar je het meeste reliëf aantreft. Zonder het autoverkeer kan dit reliëf volledig worden ervaren door de Antwerpenaar. De berm en taluds van voormalige op- en afritten worden de nieuwe landschappelijke elementen die het volledige parkgebied tot een zeer attractief, speels, spannend en landschappelijk interessante omgeving maken.



Bebouwing

Nieuwe wijken

Het wegvallen van de massale hoeveelheid wegverkeer over de Ring van Antwerpen maakt dat verschillende reeds geplande nieuwe wijken in de Groene Rivier in een veel gunstigere leefomgeving komen te liggen qua gezondheid, (verkeers) leefbaarheid en aanwezigheid van groen. Zo komt de nieuwe wijk 'Regatta' op Linkeroever aan de rand van een natuurgebied te liggen van om en bij de 600 hectare. De huidige plannen voor Nieuw Zuid en Nieuw Zurenborg, vandaag wel eens gecontesteerd vanwege de slechte leefomstandigheden komen in de Groene Rivier te liggen binnen een enorm aaneengesloten groengebied.

De Groene Rivier biedt kansen voor nieuwe woonwijken in de verdere toekomst. Zo kan Spoor Oost uitgewerkt worden tot een 'Bosstad' met bijhorend buurtpark. Deze bosstad biedt een groene woonomgeving tussen Singel en spoorweg maar met een stedelijke invulling. De zone 'kop van Merksem' wordt een nieuwe woonwijk aan het Albertkanaal. In plaats van een zicht te hebben op het viaduct van Merksem komt er een nieuwe leefbare zone tussen Slachthuis, Lobroekdok en Albertkanaal.

Als laatste kan het Mexico-eiland ontwikkeld worden tot het sluitstuk van het Eilandje. Door het wegvallen van de Lange Wapper en de Oosterweeltunnels staat er niets meer in de weg om op termijn van dit stukje haven een grootstedelijke woon- en kantoorwijk te maken.

Afwerken randbebouwing

De huidige Ringzate snijdt op bepaalde plekken het stedelijk weefsel tussen binnen- en buitenstad abrupt af. Als de Ring zou komen te vervallen kunnen deze wonden hersteld worden. De bebouwing aan weerszijde van de Ringzate kan afgewerkt worden met een nieuw stedelijke gevel gericht op de Groene Rivier.

Daarnaast kan bijkomende bebouwing aan de Singel een aanvulling betekenen op het algemene kantoor- en woningentekort.

Het Rivierenhof wordt, zonder de E34/E313-snelweg hét centrumpark voor Deurne. De bestaande bebouwing aan de randen van het park kunnen worden opgewaardeerd eens de vrachtwagenstroom voor de deur verdwijnt. De rand van dit riante park, met al haar recreatieve, sportieve en culturele voorzieningen kan een aanzienlijk aantal nieuwe woningen herbergen. Het Rivierenhof wordt de Antwerpse evenknie van het 'Central Park' in New York.

Keien in de Groene Rivier (cfr. Groene Singel)

Enkele voorname solitaire grootschalige functies en de topkantoorlocaties worden gezien als 'Keien in de Groene Rivier' (cfr. het Groene Singel concept).

De bestaande treinstations (Luchtbal, Berchem, Zuid en ook Noorderdokken) binnen de Groene Rivier worden gezien als toplocaties om kantoren en recreatieve clusters te ontwikkelen, aangevuld met woningen en complementaire voorzieningen.

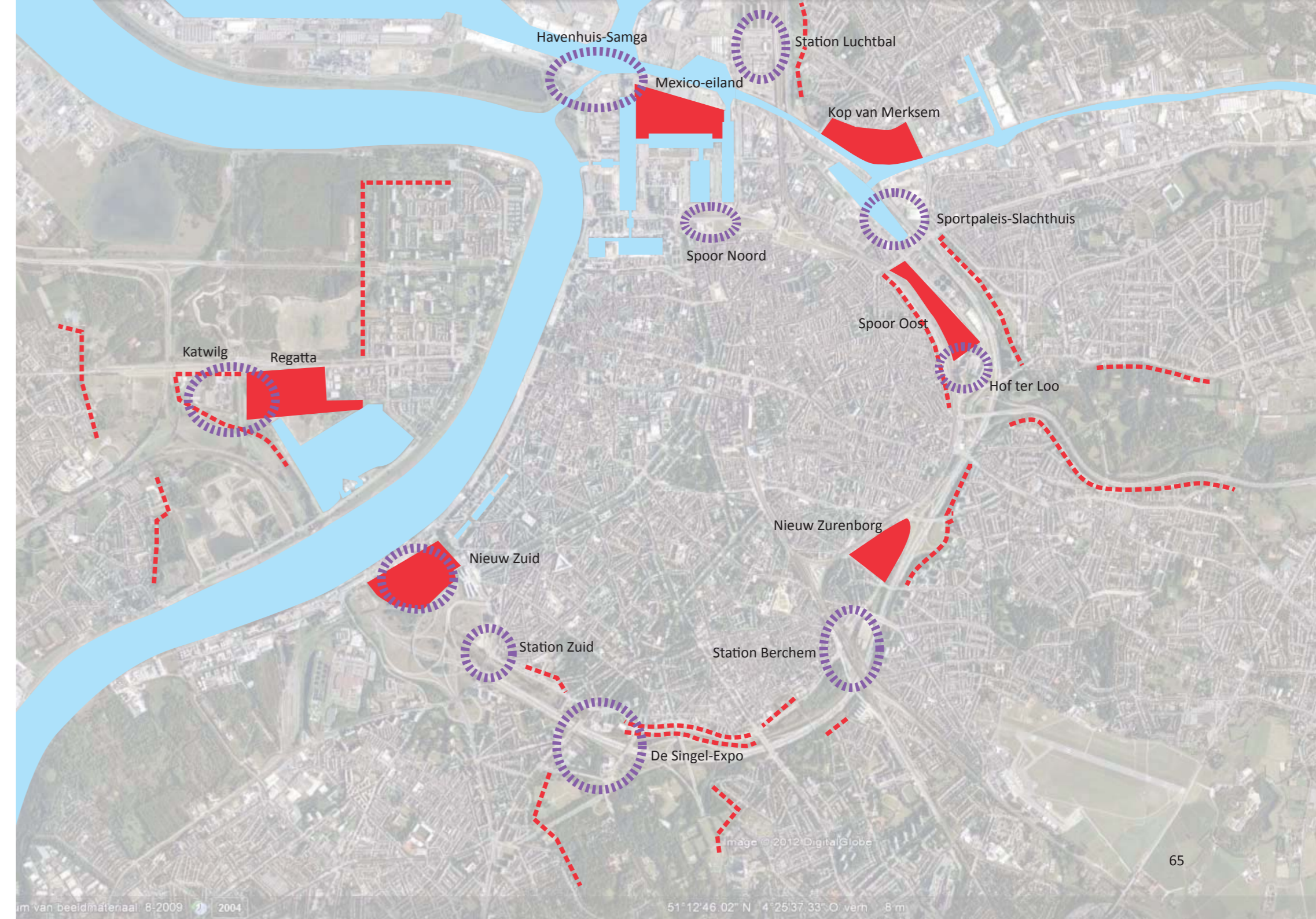
Net als het park Spoor Noord vandaag, zullen ook de toekomstige ontwikkelingen voor Katwilg-Regatta en Nieuw Zuid een aanzienlijk aandeel kantoren omvatten.

De omgeving van Sportpaleis, Lotto-arena, Lobroekdok en Slachthuis kan worden ontwikkeld tot een pool met grootschalige stedelijke recreatie aangevuld met nieuwe woningen en kantoren.

Hof ter Loo met Trix wordt als compacte cluster cultuur en woningen verder uitgebouwd met nieuwe woningen en kansen voor de concertzaal.

Rond de DeSingel en Antwerp Expo kan een cultuurpark worden uitgebouwd dat reikt tot park Den Brandt, Nachtegalepark en Middelheimpark. Dit cultuurpark kan zowel bijkomende culturele functies omvatten als uitgewerkt worden als één groot openlucht beeldmuseum.

Vlak naast het nieuwe Havenhuis in het noorden van het Eilandje kan de monumentale voormalige graansilo 'Samga' omgevormd worden tot een nieuw cultureel topmuseum voor bijvoorbeeld hedendaagse kunst. Deze meer dan honderd jaar oude graansilo met een aanzienlijke industriële erfgoedwaarde kan, anders als in de huidige Oosterweelplannen wél behouden blijven en toegevoegd worden aan het rijke Antwerpse havenpatrimonium.



Linkeroever, vandaag



Linkeroever, morgen?





Antwerpen-Zuid, vandaag

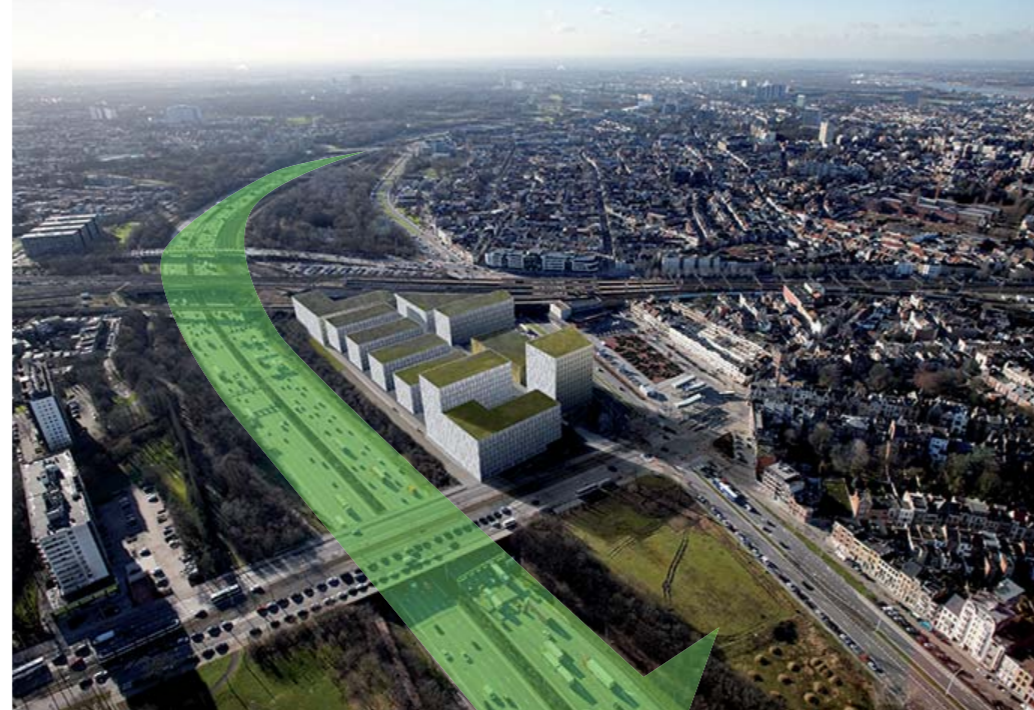


Antwerpen-Zuid, morgen?



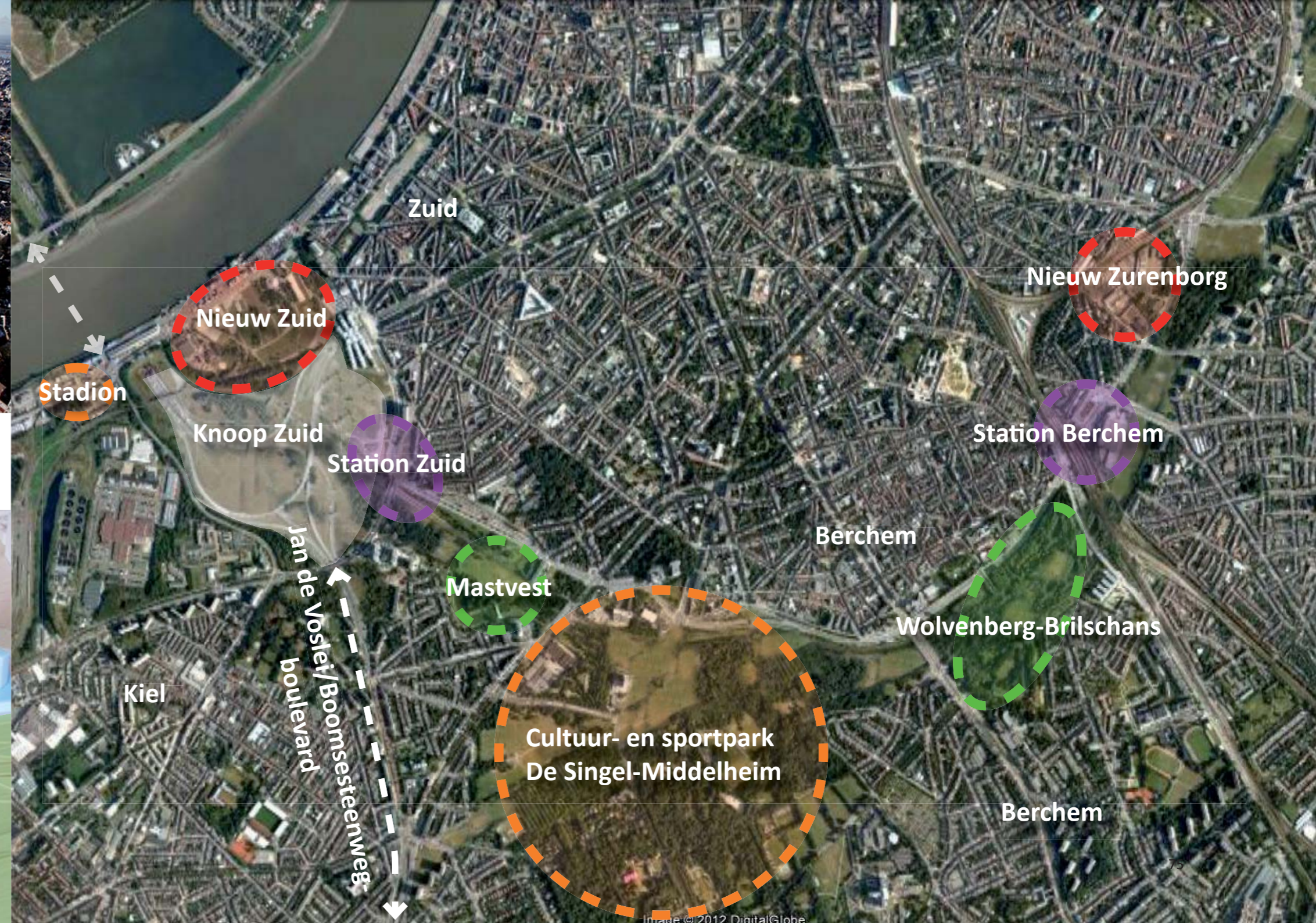
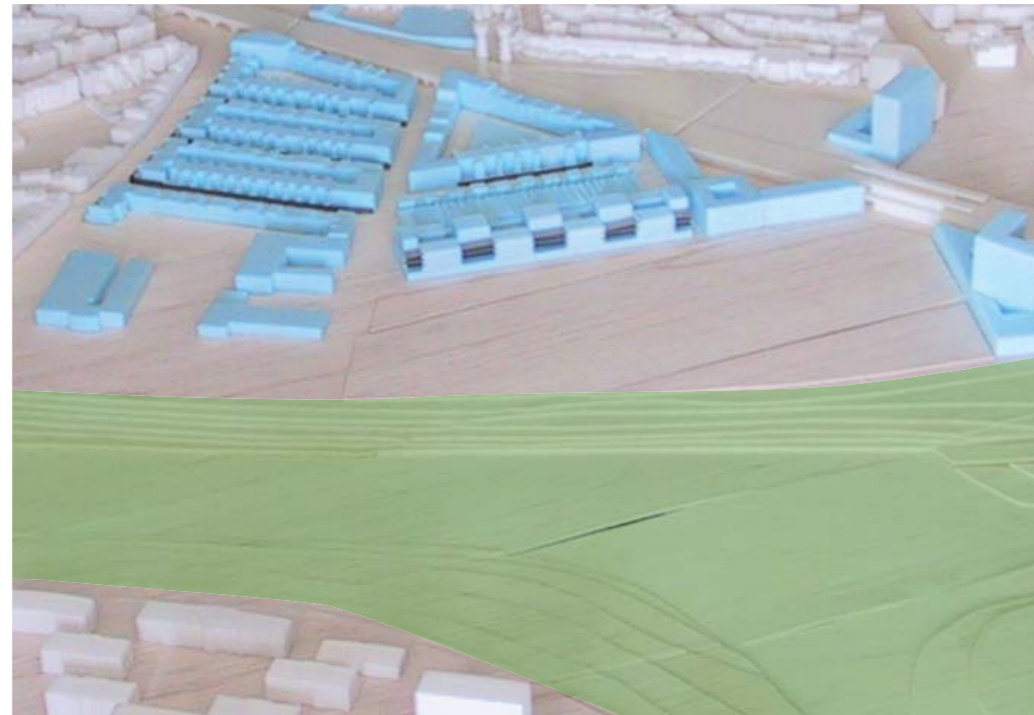
Nieuw Zuid, aan het knooppunt 'Zuid'

Mastvest, parel in de Groene Rivier



Stationsomgeving Berchem

Nieuw Zurenborg, aan de Groene Rivier





Antwerpen-Oost, vandaag



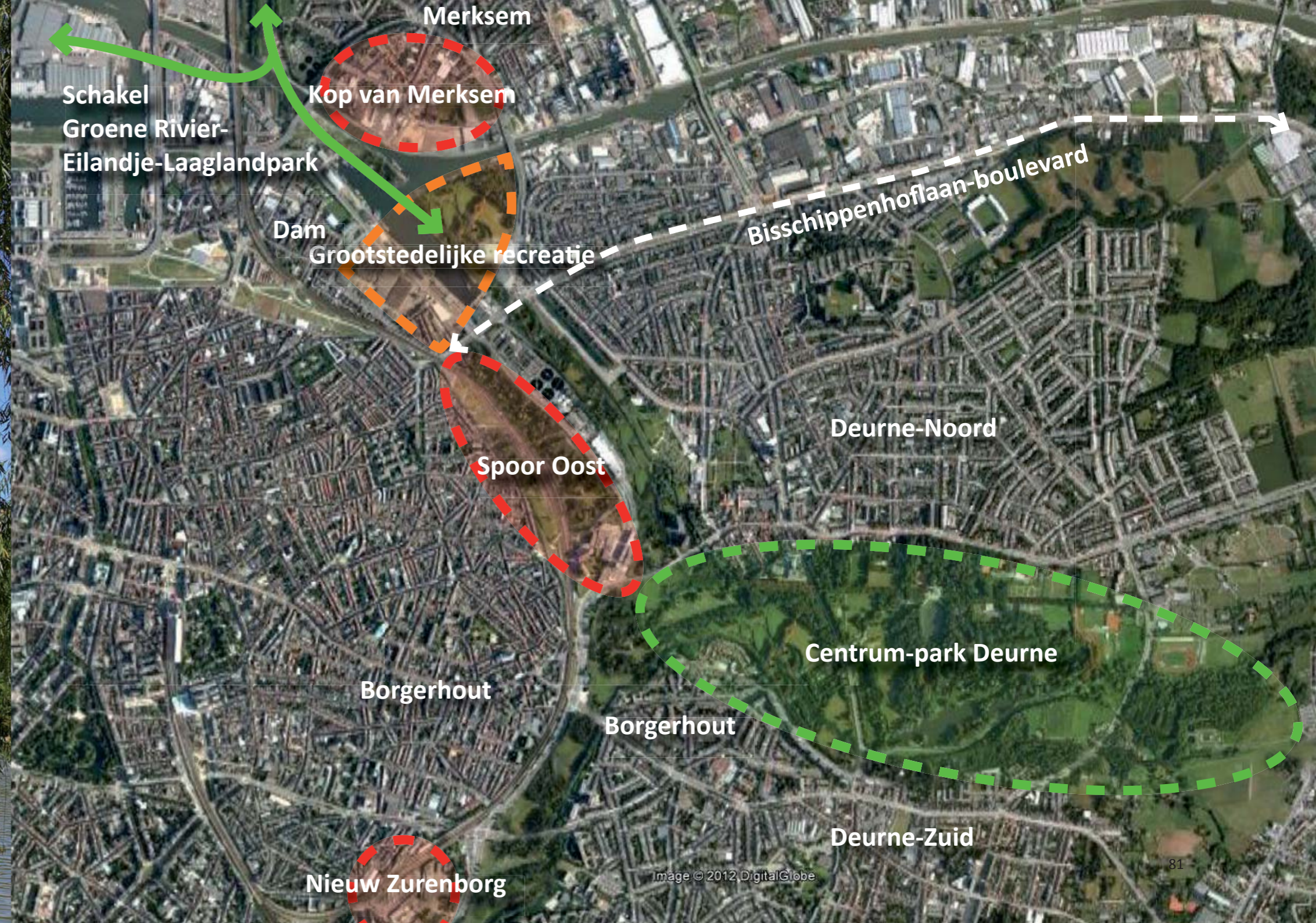
Antwerpen-Oost, morgen?



Grootstedelijke recreatiezone Sportpaleis-Slachthuis

Een park met stedelijke rand, als centrum voor Deurne-Noord en -Zuid

Dens stadsdeel in het groen, naast park Spoor Oost: de bosstad als kei in de Groene Rivier

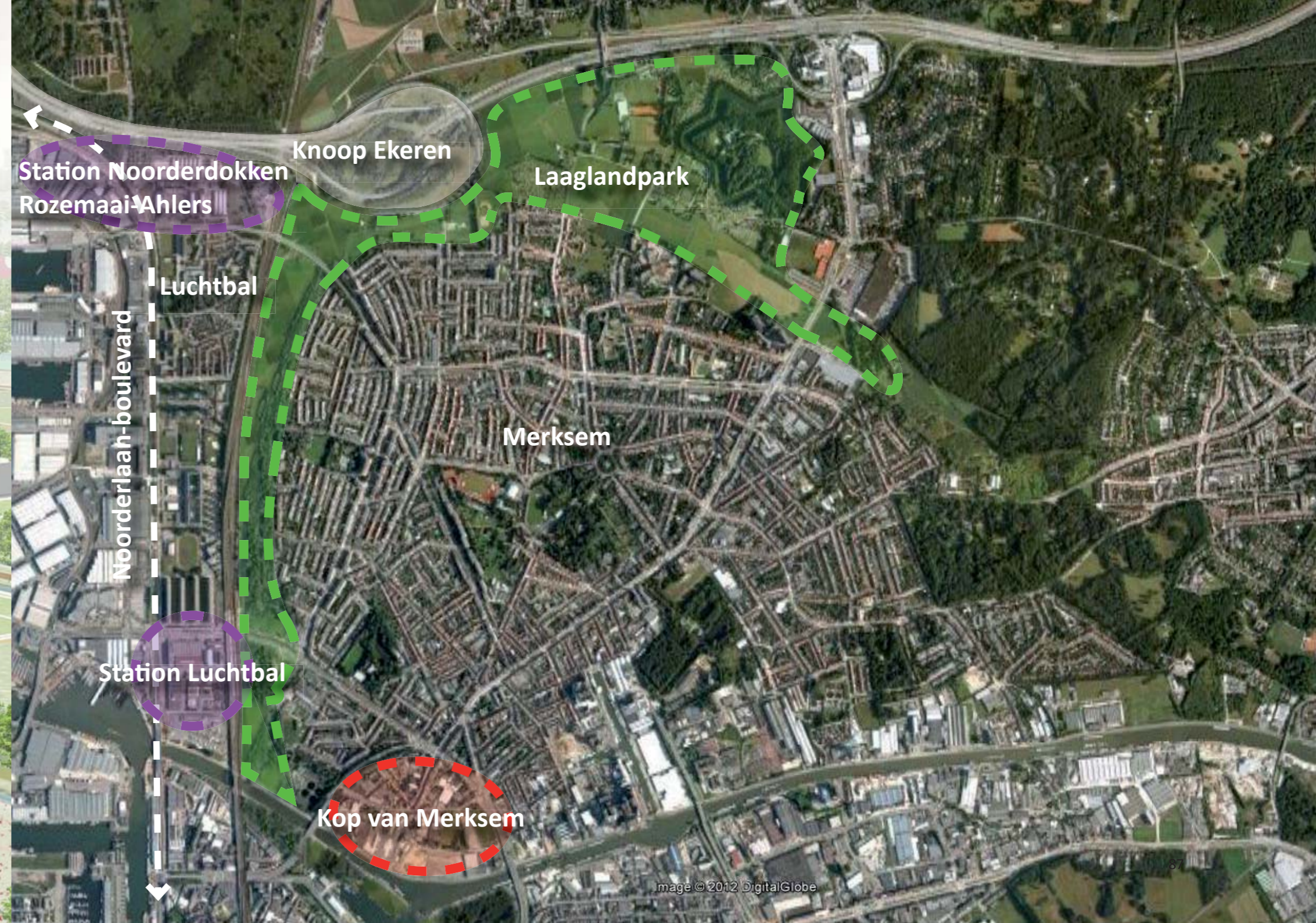




Merksem en Luchtbal, vandaag



Merksem en Luchtbal, morgen?

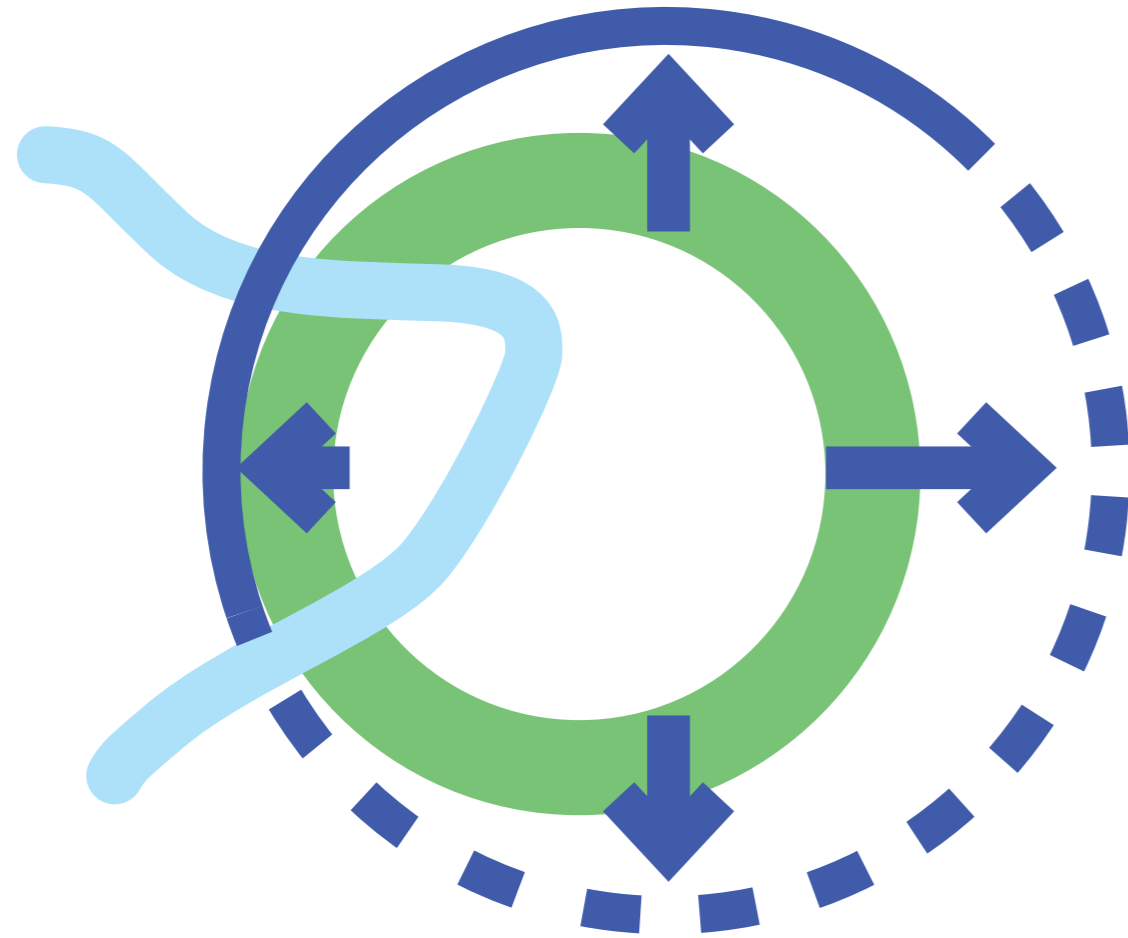




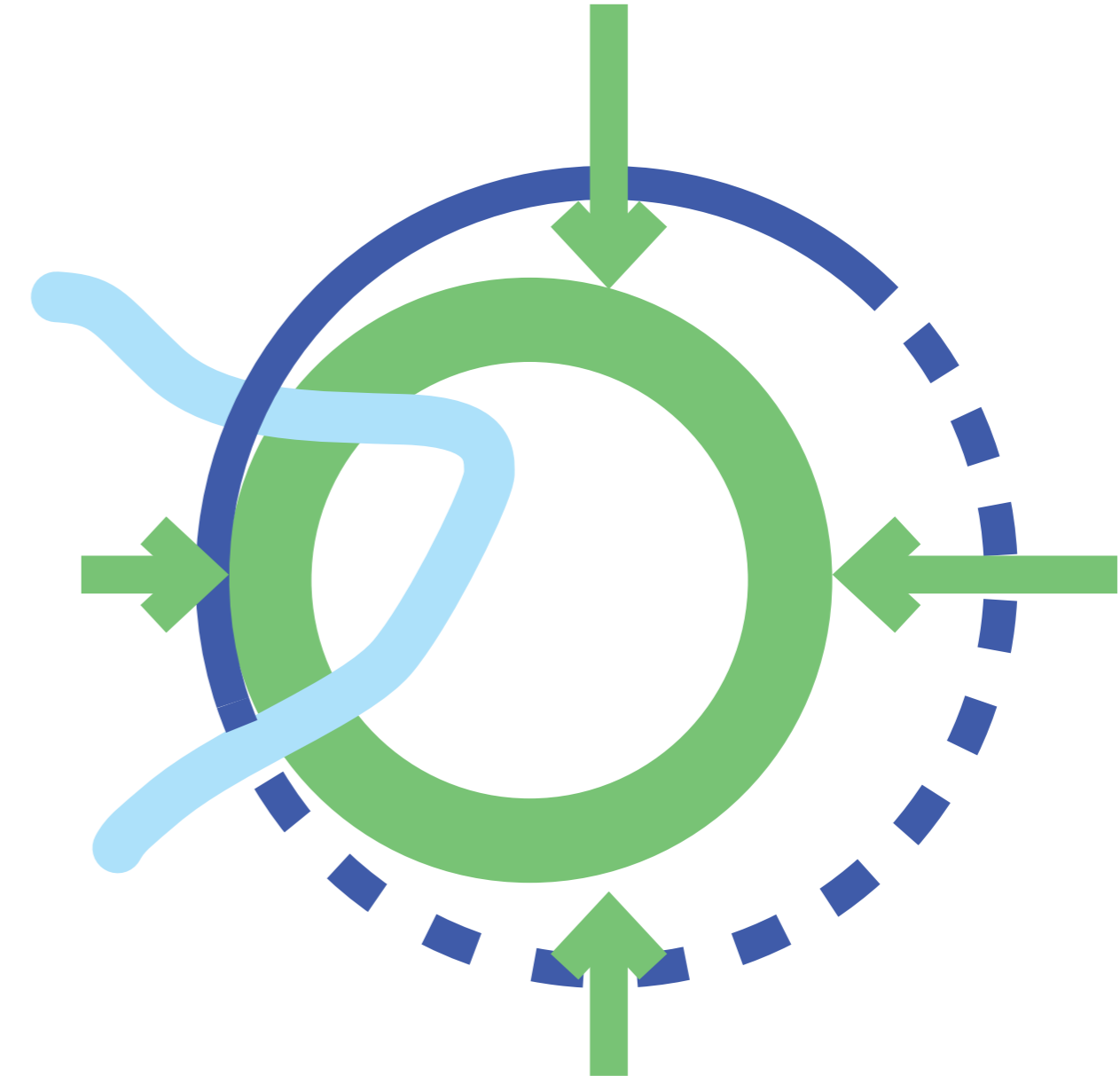


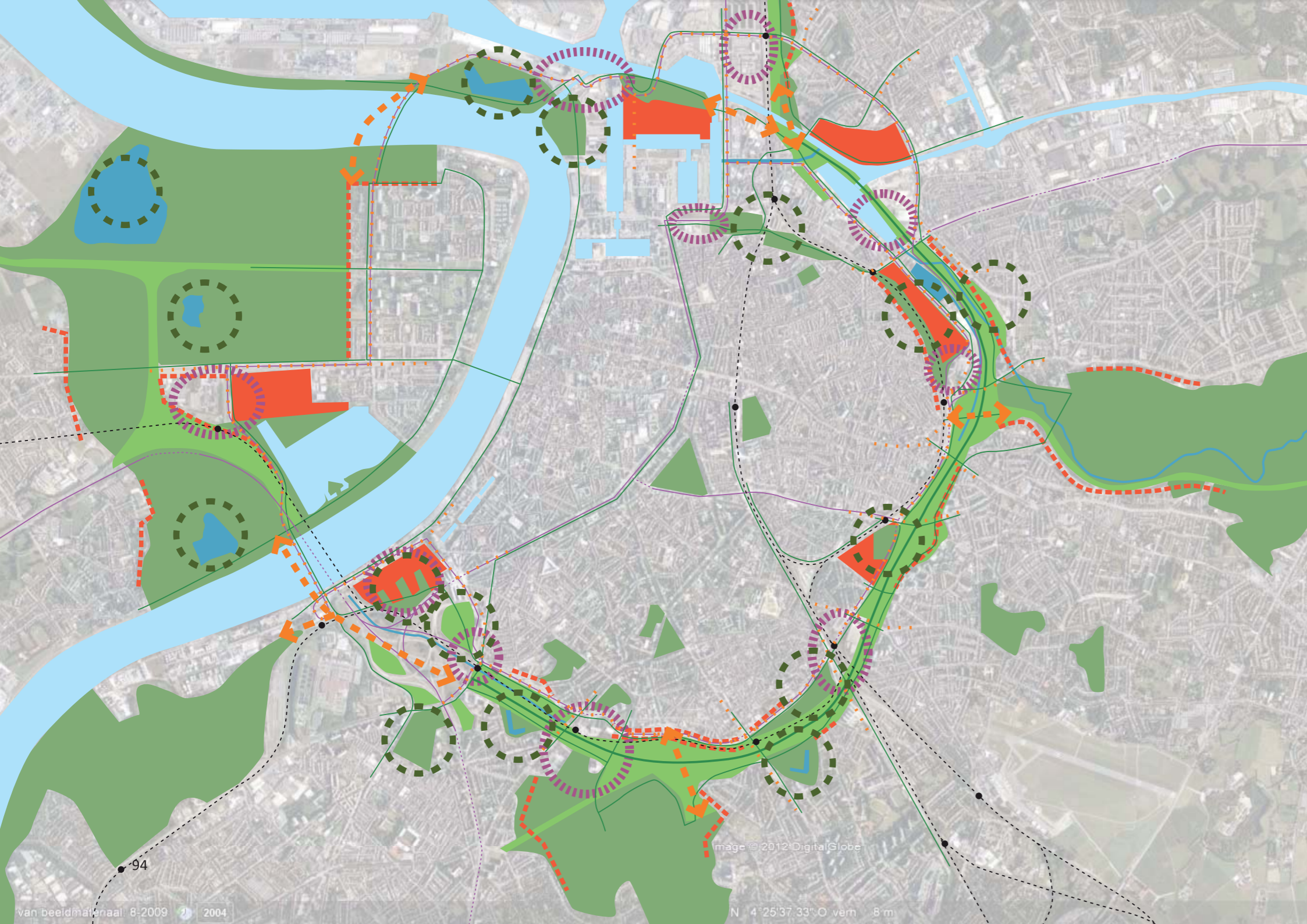
Epiloog

Doorgaand verkeer buiten de stad, Antwerpen als autoluwe stad



De Ring weg, een Groene Rivier door de stad





Slotwoord

Het is duidelijk dat met voorliggend projectvoorstel bijzondere kansen worden gecreëerd en een veelheid aan opportuniteiten worden blootgelegd. Door het herbestemmen van de financiële middelen in een bredere gedragen trajectvoorstel kan een doeltreffender antwoord geboden worden op het sturen van het autoverkeer rond Antwerpen. Het spraakmakende gevolg is het overbodig worden van de huidige Ringweg, waarbij deze bijgevolg kan worden geschrapt. De grootste bonus van deze ingreep is het vrijkomen van meer dan 600 hectares binnen de Ringzate. Hierdoor kan een heuse groene rivier voor de stad worden verwezenlijkt. Barrière wordt bindmiddel, binnen- en buitenstad worden één, grijs wordt groen.

De Groene Rivier kan een veelheid aan nieuwe functies opnemen. Het biedt potentieel aanbod op een nu nog niet gekende vraag. De Groene Rivier zal de nieuwe dragende structuur en ruggengraat van de stad worden. Innovatieve en inspirerende stadsuitbreiding, ecologische groene woon- en werktorens, een hoogecologisch bermenlandschap met integratie van historische Brialmontrelicten, innovatief waterbeheer, sport- en spelruimte, ... het kan allemaal een plek vinden in de Groene Rivier.

Laten we samen de handen in elkaar slaan en dit logische verhaal realiseren.

Antwerpen Hogerop, januari 2013

Nieuwe Ring en Groene Rivier

