



Vlaams
Parlement

ingediend op **1671** (2017-2018) – Nr. 1
26 juli 2018 (2017-2018)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Annick De Ridder

over de achttien leefbaarheidsprojecten
voor de Antwerpse ring

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

INHOUD

1. Toelichting door Alexander D’Hooghe.....	4
1.1. Toekomstvisie voor Antwerpse ringzone.....	4
1.2. Selectie van leefbaarheidsprojecten ringzone.....	4
1.3. Reserveprojecten	8
2. Vragen en opmerkingen van de leden	8
3. Antwoorden van minister Ben Weyts	9
4. Antwoorden van Alexander D’Hooghe	9
5. Replieken	10
Gebruikte afkortingen	11

Bijlage: zie de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 12 juli 2018 een gedachtewisseling met Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn en Alexander D'Hooghe, intendant voor de overkapping van de Antwerpse ring, over de achttien leefbaarheidsprojecten voor de Antwerpse ring. De intendant maakte voor zijn toelichting gebruik van een powerpointpresentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be. Meer informatie over de projecten is terug te vinden op de website www.overdering.be.

1. Toelichting door Alexander D'Hooghe

1.1. Toekomstvisie voor Antwerpse ringzone

Alexander D'Hooghe geeft meer toelichting bij de beslissing van het politiek stuurcomité van 25 juni 2018. Die beslissing is gebaseerd op zijn aanbevelingen. Daarmee is zijn traject dat tweeënhalf jaar liep, afgerond. Hij is trots op de resultaten die tot stand kwamen samen met veel andere personen. Het besluit van het stuurcomité bevat verschillende componenten. Een ervan is dat men akte neemt van een toekomstvisie voor de Antwerpse ringzone en vraagt om die verder uit te werken. Dat gaat niet over de concrete deelprojecten maar over de langetermijnvisie. Er zijn vier lagen die hij toont op verschillende kaarten: ademruimte, grootstedelijke plekken, stad maken en alternatieve modi: mobiliteit.

De kaart 'Ademruimte' toont drie grote parksystemen op Linkeroever, een parkstelsysteem vanaf de Kennedytunnel tot het Rivierenhof, en een zone van Rivierenhof tot aan Oude Landen. Voor deze parksystemen leveren overkappingen een belangrijke bijdrage. Grote delen van het westelijke en noordoostelijke parkstelsysteem worden gerealiseerd door middel van verschillende van de achttien geselecteerde leefbaarheidsprojecten. Voor het zuidelijke parkstelsysteem worden grote, ambitieuze bermen en taludprojecten in het kader van geluids- en waterbeheer aangelegd. Ze leveren ook een bijdrage aan de fietsprojecten.

De kaart 'Grootstedelijke plekken' toont vijf projecten waarvan er drie behoren tot de achttien geselecteerde projecten: Luchtbal-Merksem, Schijnpoot en Zuid. De kaart 'Stad maken' toont de opportuniteiten om de stad verder te maken en af te werken. De laatste kaart toont een aantal keuzes inzake mobiliteit. De Antwerpse ring wordt rondgemaakt, met een grotendeels conflictvrije fietsostrade waar andere fietssnelwegen aantakken.

1.2. Selectie van leefbaarheidsprojecten ringzone

Na de goedkeuring van het Toekomstverbond werd een gans project opgezet met participatie van bijna vierduizend deelnemers en driehonderd experts. Gedurende een jaar werkten zij samen en kwamen tot meer dan dertig mogelijke projecten. Deze projecten werden bestudeerd en met elkaar vergeleken op basis van een MKBA, ruimtelijke en luchtkwaliteit, verbetering van de leefbaarheid en de mobiliteit. Naast de projecten die onbetwistbaar bovenaan de lijst staan, volgen er verderop projecten die ongeveer evengoed scoren. Daarbij werden dan projecten geselecteerd op basis van coherentie voor de gehele ringzone.

De achttien geselecteerde projecten, met een totale kostprijs van 1,25 miljard euro, zorgen voor 2,4 kilometer nieuwe overkappingen of tunnels. Deze komen bovenop de 850 meter overkapping die al in het Oosterweelbudget voorzien was. Dat betekent dat op de bestaande snelweg 3,25 kilometer overkapping bij komt. Daarnaast is er nieuwe snelweg met de derde Scheldekruising die voor 72 percent is overkapt, zijnde nog eens 3,7 kilometer tunnel. In totaal gaat het dus

om bijna 7 kilometer overkapping. Dat komt overeen met 4,5 keer de Craeybeckxtunnel.

Er komt 400 hectare nieuw bruikbaar groen. Daarbij worden ook bestaande groenstukken langs de ring meegenomen. Door aanleg van grote heuvellandschappen met een delta van acht à tien meter, is er enorm veel geluidswinst, soms tot een vermindering met 16 decibel.

Andere functionaliteiten in de geselecteerde projecten zijn waterbeheer, fietssnelwegen, publieke ruimtes, geluidsreductie en luchtkwaliteitsverbetering. Het onderscheidend vermogen van de luchtkwaliteit in de beslissingen neemt echter in de toekomst af door bijvoorbeeld de strengere uitstootnormen voor wagens en de LEZ-zones.

Alexander D'Hooghe merkt nog op dat de eigenlijke evaluatie, na de participatiefase, werd doorgegeven aan andere experts voor een sceptische analyse. Hij is daar ook niet in tussengekomen.

Hij toont vervolgens een overzichtskaart met de achttien geselecteerde projecten die hij een voor een toelicht. De indeling in segmenten Noord, Noordoost, Oost, Zuidoost, Zuid en West kan wat hem betreft in de toekomst verlaten worden. Het waren hulpstukken die toelieten om in te zoomen op de verschillende werkgebieden.

1.2.1. Segment Noord

1) Oosterweelknoop

Aan de Oosterweelknoop is 14 miljoen euro voorzien voor geluidswerende maatregelen via bermen en schermen, voor de heraanleg van de zwemvijver en voor het doortrekken van de fietsostrade.

2) Bermenlandschap langs een verlaagde R1 Noord

Het tweede project voorziet een bermenlandschap langs de verlaagde ring. Eens de ring rond is gemaakt, gaat het eerder om een aansluitstuk. Het is dichtbevolkt langs de zijde Merksem en Luchtbal. De kostprijs bedraagt 70 miljoen euro. De intendant toont een dwarsdoorsnede waarop de verlaging van de ring en de verhoogde bermen zijn te zien. Zo wordt een hoogteverschil gecreëerd. Het kan ook geïnterpreteerd worden als een voorbereidend werk voor een mogelijke latere overkapping.

3) Stationsomgeving Luchtbal

Het project Stationsomgeving Luchtbal beslaat een gebied dat loopt van het Albertkanaal tot enkele honderden meter ten noorden van de Groenendaallaan dat overkapt wordt. Omwille van de tunnelveiligheid worden er beperkte openingen voorzien die deskundig worden ingepakt. Er wordt een zogenaamd serrecomplex voorzien dat de intendant zeer genegen is. Er is nog geen afnemer maar er zijn mogelijkheden voor De Zoo, stadslandbouw enzovoort. Het verbindt de stadsdelen Luchtbal en Merksem. Het park wordt onder de Groenendaal doorgetrokken met een conflictvrije fietssnelweg. In totaal kost het project 368 miljoen euro. Het gaat om een grote overkapping. Hij benadrukt daarbij dat een groot deel van de investeringen voor overkapping, ten belope van ongeveer 900 miljoen euro, zich situeren op de Oosterweelstukken. Dat is niet toevallig: zo kan dit ook meteen in de werfplanning voor de Oosterweelverbinding worden opgenomen. Het gaat ook om een gebied waar historisch gezien al het zogenaamde onrecht van de stad – de industrialisering en de infrastructuurvoor-

zienen – zich heeft geconcentreerd: waterzuivering, slachthuis, spoorwegbundels, de dokken enzovoort. Het stedelijk weefsel is daar het meest gefragmenteerd en bestaat uit gemeenschappen met de meeste welvaartsuitdagingen. Het grootste verschil in leefbaarheid kan men bereiken waar de nood het hoogst is. Dat fenomeen doet zich voor in elke stad: de sociaal meest kwetsbaren bevinden zich in de meest ongezonde wijken.

1.2.2. *Segment Noordoost*

4) Steenborgweert/Kap Dam

Ten zuiden van het Albertkanaal, aan de wijken Merksem, Deurne, Dam, Sportpaleis situeren zich verschillende overkappingen. De Kap Dam was al voorzien in het Oosterweelproject maar met een beperkte invulling. Nu wordt het een park met wijkvoorzieningen en een bermenlandschap.

5) Albertkanaal

Langs het Albertkanaal wordt een actief bermlandschap voorzien. Vroeger had het Albertkanaal alleen industriële bestemmingen. Nu wordt er hier parkgebied voorzien.

6) Kap Sportpaleis

Een zesde project voorziet in een kapstuk van enkele honderden meters vanaf de Schijnpoortweg tot een eind voorbij het Sportpaleis. Dat laat toe om het park langs het Lobroekdok te brengen. De ingang van het Sportpaleis komt dan aan de andere zijde, aan de kant van het park, waardoor de huidige gevaarlijke situaties met wachtenden op het voetpad zich niet meer voordoen.

1.2.3. *Segment Oost*

7) Zone Waterpark

Verder naar beneden, ten zuiden van de Schijnpoortweg, zijn ook enkele overkappingen. In de zone Waterpark is er een overkapping van de verbindingsweg naar de ring en over de ring zelf. De Schijnpoortweg wordt getransformeerd tot een stedelijke boulevard. Van het waterpark wordt alleen een proefopstelling gerealiseerd, onder meer omdat het mogelijks een hypotheek legt op de overkapping richting Rivierenhof. Daar wil men eerst helderheid over.

8) Nieuw Oost

9) Schijnvallei/Ter Lo/Deurne

Verder is er de overkapping van Deurne naar het Terloplein in Borgerhout. Dat laat de ontwikkeling en herinrichting van Nieuw Oost toe en de realisatie van een park aan de binnenzijde van de spoorwegbundel tegen Borgerhout. De noordelijke punt ervan sluit aan bij de zuidelijke punt van het bestaande Park Spoor Noord. Er is nog geen akkoord met de NMBS bereikt maar de intendant heeft er alle vertrouwen in dat ontwikkelingskansen aan de buitenzijde van de spoorwegbundel dit mee kunnen financieren.

De volgende projecten liggen buiten de Oosterweelwerf en bevatten geen grote overkappingselementen (met uitzondering van de overkapping van de A12 ter hoogte van de Jan de Voslei, zie verder).

1.2.4. *Segment Zuidoost*

10) Longitudinaal Ringpark

Het Longitudinaal Ringpark is een ambitieus heuvel- en bermenlandschapsproject met ongelijkvloerse kruisingen voor het ringfietspad, waterbeheer en bermen met grote geluidswinsten voor de stad. Door die decibelwinsten wordt programmatie en actief gebruik van deze parkzone mogelijk.

1.2.5. *Segment Zuid*

11) Bermen van Knoop tot Lemanstraat en

12) (Park) Knoop Zuid

In het segment Zuid wordt dit bermenlandschap doorgetrokken. Alexander D'Hooghe toont een dwarsdoorsnede die de bermen, het waterbeheer en de fietsostrade tonen. Dat wordt doorgetrokken langsheen de Knoop Zuid.

13) A12/ Jan de Voslei

Er is nog een groot overkappingsstuk op de A12 ter hoogte van de Jan de Voslei. De voorgaande opmerking over de grootste leefbaarheidswinst waar de meest kwetsbare groepen wonen, geldt ook voor het Kiel, weliswaar in mindere mate. Het kapstuk kost veel, namelijk 150 miljoen euro, maar het scoort heel hoog in alle evaluaties.

Het is dan een kwestie van een goede samenwerking met de stad Antwerpen om het park van Kiel, de tentoonstellingswijk en Markgrave goed met elkaar te verbinden.

14) Scheldebalkon

Een laatste project in segment Zuid is het Scheldebalkon. Het is het stuk van de kaaïen waar de zuidelijke kaaïen worden afgerond, aan het einde van het project Nieuw Zuid en aan het begin van het project Blue Gate. Er is de mogelijke locatie van een nieuw voetbalstadion. De ringfietsostrade op rechteroever zal hier toekomen. Het is op wandelafstand van station Zuid, wat een hub zou moeten worden.

1.2.6. *Segment West*

15) Scheldebrug

16) Voltooien fietsnetwerk

Voor segment West is er ook een bermenlandschap geselecteerd, aan beide zijden van de snelweg. Omdat er veel kilometers snelweg zijn, gaat het om een substantiële kost van ongeveer 50 miljoen euro. Daarin zit ook de Scheldebrug waarnaar veel vraag was vanuit het Waasland, Zwijndrecht en Linkeroever zodat de verbinding met de stad verbetert. Door de brug wordt ook de ringfietsnelweg rond gemaakt. Deze zal daar deels over vlonders lopen omdat het door natuurgebied loopt. Er zitten ook aansluitingen op het lokale fietsnetwerk inbegrepen.

- 17) Stille bermen Zwijndrecht-Burcht
- 18) Stille bermen Linkeroever

Naast de aanleg van geluidsbermen en -schermen zijn er ook enkele projecten die te maken hebben met waterbeheer en de aanleg van het park op Rechteroever en de heraanleg van de Charles de Costerlaan.

1.3. Reserveprojecten

Naast deze achttien projecten zijn er nog een aantal projecten waarvan hij hoopt dat zij in de toekomst kunnen gerealiseerd worden. Met een realistische budgettering is dat momenteel niet mogelijk. Mocht er echter nog een van de achttien projecten geschrapt worden of, indien hij de kostprijs van sommige geselecteerde projecten nog kan verlagen, komen deze in aanmerking.

19) Groene Brug

Stedenbouwkundig vindt hij het project Groene Brug enorm belangrijk. Het verbindt parken aan Dam en Deurne (noordoosten) met de parken tussen Merksem en Luchtbal. Het viaduct van Merksem volledig behouden is wellicht niet realistisch door de verbreding van het Albertkanaal. Een nieuwe brug kan soelaas bieden. Het gaat om een project van 12 miljoen euro.

20) Kap Kalverwei

De kap Kalverwei ligt aan de wijk Dam. Deze zou een bovenregionale functie moeten hebben.

21) Landschapspark Linkerscheldeoever

Het gaat om een 200 meter brede overkapping in plaats van de huidige voorziene overkapping van een 20 à 40 meter.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

Wouter Vanbesien wenst de intendant proficiat voor het vele, participatieve en creatieve werk. Over een heleboel projecten is ook Groen enthousiast zoals de Scheldebrug en -balkon, de overkapping aan de Jan de Voslei enzovoort. Hij betreurt dat er een aantal projecten niet zijn weerhouden zoals het Landschapspark Linkeroever.

Hij ziet twee structurele problemen. Men gaat uit van de oorspronkelijke Oosterweelverbinding of de zogenaamde Oosterweel-heavy. Daarbij botst men op bepaalde plaatsen op ruimtelijke problemen. Zo zit de zogenaamde Hollandse Knoop er nog in. Hij vraagt in hoeverre men niet voluit de kaart moet trekken van een compactere versie van de Hollandse Knoop en Oosterweel-light. Hij vraagt wat de voorkeur is van de minister. Er loopt een project-MER waarmee rekening moet worden gehouden. Maar niets belet de minister om zich uit te spreken over de toekomstige keuze.

Ten tweede zijn er door de stapsgewijze aanpak maar ook door regelgeving en ruimtelijke keuzes verschillende tunnelgaten voorzien. Is er ambitie om deze nog dicht te maken?

Tot slot vraagt Wouter Vanbesien naar de financiering van de één miljard euro (van de 1,25 miljard) door de Vlaamse Regering. In de idee van een volledige overkapping zijn er nog meer vragen hoe dat gaat gefinancierd worden. Door

deze projecten te realiseren zonder perspectief naar een volledige overkapping dreigen heel wat kansen gemist worden.

Annick De Ridder waardeert ook het geleverde werk door intendant en burgerbewegingen. Zij apprecieert dat anderen de selectie van projecten hebben gemaakt omdat ze ze allemaal waardevol vindt. Zij roept de Antwerpenaren op om ook tijdens de volgende legislatuur met eenzelfde noestheid aan de 'geldkar' te trekken. Over de voorafnames werd de discussie al in het verleden gevoerd en verschilt zij van mening met de vorige spreker. Wat de financiering betreft, is er het rollend fonds. Zij heeft er alle vertrouwen in dat de middelen daarvoor zullen vrijgemaakt worden.

Orry Van de Wauwer feliciteert ook de intendant en de duizenden betrokkenen. Bij de selectie van de projecten is er aandacht voor de ontsluiting van de infrastructuur om de files op te lossen. Maar er is ook aandacht voor de fiets en het openbaar vervoer zodat een modal shift mogelijk is.

De kostprijs van de projecten bedraagt 1,25 miljard euro en de kostprijs van een volledige overkapping zou geschat zijn op 9 miljard euro. Is de financiering volledig rond? Wat is het voorziene tijdspad om het rollend fonds te spijzen?

Is er een tijdspad voor de niet-geselecteerde projecten en welke overheden zouden deze moeten uitvoeren? Hoe kaderen al de projecten in de raming van 9 miljard euro? Zijn zij in deze schatting inbegrepen?

3. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* antwoordt dat in verband met de Hollandse Knoop en de Deurnese Tuinen er in het kader van de lopende MER-procedure vijf uitvoeringsvarianten voorliggen. Hij wenst zich daar niet over uit te spreken.

De discussie over de overkapping werd al een aantal malen gevoerd. De minister gaat uit van een zo maximaal mogelijke overkapping. Dat is echter geen fetisj: wanneer de Tunnelrichtlijn of veiligheidsoverwegingen dwingen tot andere keuzes dan moet men de nodige maatregelen nemen. In het budget van 1,25 miljard euro zitten overkappingsprojecten maar ook andere maatregelen en studies waarbij onder meer wordt nagegaan in welke mate de gaten moeten of kunnen gedicht worden.

Wat de financiering van de 1,25 miljard euro betreft, is er al 300 miljoen euro voorhanden. Er wordt ook een structurele financiering voorzien op weerkerende basis via de onderbenutte middelen in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Voor de volgende miljarden voor een verdere overkapping zegt de minister dat het gaat over een engagement dat is gespreid over meerdere jaren. De eerste werkzaamheden situeren zich ook over meerdere jaren in de toekomst. Het is geen engagement van één regering maar van zowat alle partijen in het Vlaams Parlement.

4. Antwoorden van Alexander D'Hooghe

Alexander D'Hooghe zegt dat het totaalbedrag voor een volledige overkapping dat circuleert 8,6 miljard euro is. Daarin zit echter ook de heraanleg van de zuidelijke ring. De verlaging van de snelweg is niet altijd nodig maar het opbouwen van berm en heuvels naast de snelweg is nodig om er later te kunnen overdekken. Daarom gaat het hier meestal niet om weggegooid geld. In twintig percent van de gevallen zal heraanleg van de berm nodig zijn omdat de snelweg verschuift of breder wordt gemaakt.

Wat de openingen in de overkapping betreft, werd voor een tiental miljoen euro aanvullende studies besteld. Een aantal specifieke studies werden door de intendant en zijn team aanbevolen: een ervan is deze voor een geïntegreerd tunnelveiligheidssysteem voor de gehele ring. Daaraan kan de studie worden gekoppeld voor de verdere overkappingsstukken in het zuiden en het zuidoosten. Deze studie maakt het ook mogelijk om de overblijvende openingen in het noorden en noordoosten te laten dichtgroeien. Niemand wenst meer openingen dan strikt genomen nodig zijn.

Inzake de Hollandse Knoop zegt hij dat vanuit ruimtelijk standpunt bekeken het verschuiven van de op- en afritten weg van de Schijnpoortweg naar een zone achter een industriezone een grote stap vooruit is. Zo kan van de Schijnpoortweg een stadsboulevard worden gemaakt. Hij vindt daarom deze variant beter dan alle andere die hij heeft gezien.

5. Replieken

Orry Van de Wauwer vraagt aan minister Ben Weyts een meer concreet antwoord in verband met het tijdspad voor het rollend fonds.

Minister *Ben Weyts* herhaalt dat het rollend fonds gespijsd wordt met de onderbenutte budgetten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Momenteel is er iets meer dan 300 miljoen euro toegekend. Dat bedrag zal nog verhogen dankzij de structurele financiering van de onderbenutting.

Wouter Vanbesien meent dat daarvan 250 miljoen euro afkomstig is van de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen. Dat betekent dat het rollend fonds goed is voor 50 miljoen euro. Het rollend fonds wordt door de minister een structureel systeem genoemd, maar het is een conjunctureel systeem. Het is afhankelijk van andere beslissingen of er nog geld over is of niet.

De *minister* zegt dat het een structurele, vaste financiering is in de zin dat het bedrag van de onderbenutting variabel is. Hij prijst zich gelukkig dat dit het enige beleidsdomein is dat dergelijke structurele financiering heeft, terwijl het het beleidsdomein is met vaak het grootste aandeel van onderbenutting. De minister zegt dat het gaat om 50 miljoen euro en niet 5 miljoen euro zoals Wouter Vanbesien tijdens een tussenkomst in de plenaire vergadering meende (zie begrotingsbespreking in de plenaire vergadering van 20 december 2017).

Wouter Vanbesien zegt dat zijn tussenkomst een projectie betrof van wat er de vorige jaren aan onderbenutting was. Dat was correct. Vandaar dat hij de minister vroeg hoe hij zal zorgen dat het meer is. Momenteel is er 50 miljoen euro van de 1 miljard euro. Aan dat ritme gaat er in 2030 nog niet veel gebeurd zijn.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

Annick DE RIDDER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

LEZ	lage-emissiezone
MER	milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen