

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 403

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 15 december 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Ringpark Groenendaal - Overkapping

Begin 2023 werd door Lantis een scopewijziging voorgesteld waarbij het leefbaarheidsproject 'Bermenlandschap langs een verlaagde R1 Noord' wordt gewijzigd door de R1 niet verlaagd aan te leggen. De wijziging is een besparing in de bouwkosten (besparing van 27 tot 32 miljoen euro) en sluit een aantal risico's uit als gevolg van het verdiepen van de ring (onder meer het ontbreken van voldoende afzetlocaties voor PFAS-houdende grond).

Concreet houdt dat in dat de R1 tussen de wijk Luchtbal en het district Merksem niet verlaagd aangelegd wordt tot de Jozef Masurebrug, maar al na het knooppunt Groenendaallaan tot op de hoogte van het maaiveld zal komen. Dat heeft een impact op de bermen en schermen die gepland werden in de zone Merksemse Tuinen en ook op de aansluiting van de kap Groen Hart. De Stuurgroep Over de ring heeft op 14 juni 2023 zijn akkoord gegeven voor de scopewijziging (geen verlaagde R1 Noord) met de voorwaarde dat er geen negatief gevolg mag zijn voor lucht- en geluidseffecten op het park en de woonwijk en een kwalitatieve parkinrichting van de zone Merksemse Tuinen mogelijk moet blijven.

Voor Ringpark Groenendaal werd daarnaast de kap Groen Hart als extra ingreep gedetecteerd om tot een maximale overkapping te komen. Het is de meest noordelijke overkapping van de R1, ter verbinding van bestaande parken in Merksem en Luchtbal, van 450 meter lengte en met twee passerelles over treinsporen. De tunnel zorgt voor aanzienlijke leefbaarheidsbaten: reductie groentekorten op wijkniveau (meer dan 1000 inwoners) en reductie geluidshinder (6,7 hectare) en lichte verbetering luchtkwaliteit (8,2 hectare). De kap heeft een totale geraamde kostprijs (onder- en bovenbouw samen) van 305,7 miljoen euro. De Kap Groen Hart zal samen met de Oosterweelverbinding uitgevoerd worden. Het voorontwerp van de kap Groen Hart is een uitbreiding van de projectcontour en dus ook een uitbreiding van de opdracht.

1. a) Kan meer duiding worden gegeven over de geplande niet-verlaagde aanleg van de R1 ter hoogte van het Ringpark Groenendaal?

b) Hoe zal de aansluiting tussen de verlaagde R1 onder de Groenendaallaan worden gebeuren op een niet-verlaagde R1 tussen Luchtbal en Merksem? Waar komt de R1 concreet terug op het niveau van het maaiveld?
2. Welke extra ingrepen dienen in de Merksemse wijk Rietschoorvelden en de wijk Luchtbal te worden genomen ter compensatie van het niet verlaagd aanleggen van de R1 op die locatie? Welke impact heeft de beslissing op de bewoners van die wijken?

3.
 - a) Hoe zal de aanleg van een niet-verlaagde R1 tussen Luchtbal en Merksem naadloos kunnen aansluiten bij een eventuele aanleg van een A102-snelweg bij het knooppunt E19 x A12, iets verder op de R1?
 - b) Werd die beslissing met de projectteams van het complex project De Nieuwe Rand (waarbinnen de A102 zich situeert) besproken? Vormt een aanpassing van de R1 op die locatie een factor van betekenis voor de projectteams van het complex project De Nieuwe Rand?

ANTWOORD

op vraag nr. 403 van 15 december 2023

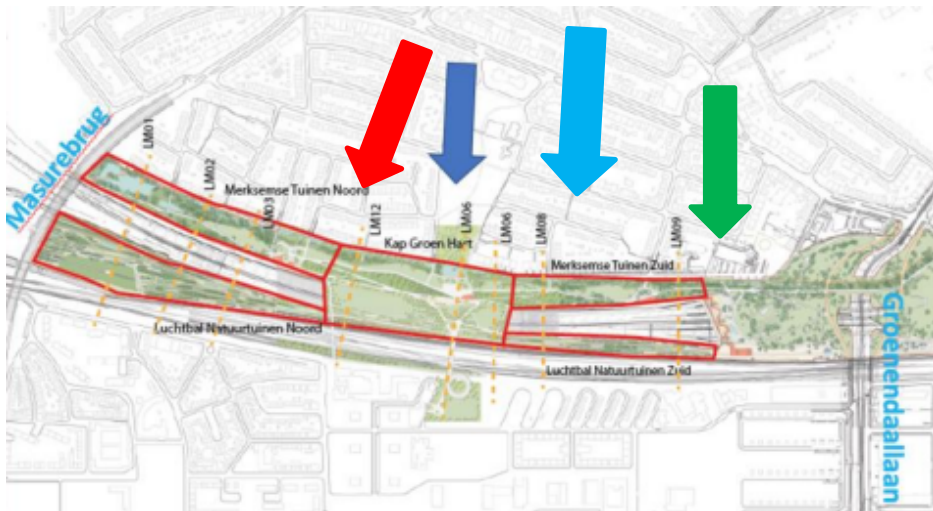
van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. a) De verlaagde aanleg van dit stuk Ring was destijds voorzien om de latere overkapping na de werken aan de Oosterweelverbinding niet te hypothekeren. Er is echter in 2022 al gewerkt aan de inkanteling van de maximale overkapping op het traject van de Oosterweelverbinding tijdens de werken.

Eind 2022 werd de overkapping 'Kap Groen Hart', gesitueerd op de R1 tussen Groenendaallaan en Masurebrug, dan ook meteen toegevoegd als onderdeel van de maximale overkapping van de R1 en werd aan Lantis opdracht gegeven om deze overkapping 'Kap Groen Hart' verder uit te werken richting vergunningsaanvraag en uitvoering. Bij deze verdere uitwerking bleek deze overkapping over de geplande verdiepte ligging in deze zone risicovol op vlak van uitvoeringsmethodes en aanhorige planning en fasering. Doordat deze binnen de polderconstructie zou liggen, was er inderdaad heel wat meer grondverzet, maar zou er ook een risico liggen in de reeds gevoelige waterhuishouding ter hoogte van Merksem. Het voorzien van de overkapping binnen de polderconstructie bleek niet noodzakelijk en er is dan ook gewerkt aan een verbeterde uitvoeringsmethode boven grondwaterpeil.

In overleg met onder meer burgerbewegingen en intendant en gevolgd door een (participatie)proces in werkbanken, werden ruimtelijke scenario's afgewogen en randvoorwaarden afgesproken zodat er geen negatieve impact is ten opzichte van het initiële ontwerpvoorstel op vlak van luchtkwaliteit, geluid, kwaliteit en bruikbaarheid van het park op de 'Kap Groen Hart', oversteekbaarheid van voetgangers en fietsers, aanplanten van groen.

- b) Zie onderstaande figuur. Met de blauwe pijl wordt de bijkomende overkapping 'Kap Groen Hart' op de R1 tussen Masurebrug en Groenendaallaan aangeduid. In het oorspronkelijke ontwerpvoorstel zou de verdiepte R1 aansluiten op het bestaande maaiveld ter hoogte van de rode pijl (ten noorden van 'Kap Groen Hart'), waar dit in de weerhouden variënte ontwerpoplossing aansluit ter hoogte van de groene pijl.



Inplanting in grondplan 'Kap Groen Hart'

2. Zoals aangegeven onder punt 1a, moet in het verdere ontwerp- en vergunningenproces voor de 'Kap Groen Hart' aangetoond worden dat de variante ontwerpoplossing met de niet-verdiepte aanleg van de R1 ten noorden van Groenendaallaan voldoet aan de voornoemde randvoorwaarden. Deze voorwaarden zijn zodanig geformuleerd dat ze negatieve impact van de voorgestelde wijziging op de omwonenden moeten beperken/voorkomen. In het toekomstige Ringpark Groenendaal, waar het park op de 'Kap Groen Hart' deel van zal uitmaken, zullen een kwalitatieve parkinrichting en gekwantificeerde leefbaarheidsbaten, onder meer door bermen en geluidsschermen, gegarandeerd kunnen worden.
3.
 - a) In het weerhouden variante ontwerpvoorstel komt de aansluiting van het verticale alignement van de R1 op het bestaande maaiveld zuidelijker op de R1 te liggen, dus verder weg van het huidige knooppunt E19/A12. Derhalve mag aangenomen worden dat de voorgestelde ontwerp wijziging in project Oosterweel het ontwerp van project De Nieuwe Rand niet nadelig beïnvloedt.
 - b) Neen, vanuit Lantis wordt geen bijkomend of gewijzigd raakvlak gedetecteerd tussen project Oosterweel en project De Nieuwe Rand.