

## **Herwonnen stad. Over de toekomst van de Antwerpse Ring - 28 augustus 2012**

*Lectuur door stRaten-generaal van de nota 'Overkappingsonderzoek Antwerpse Ring' (juli 2012)*

Op 13 juli 2012 gaf AG Stadsplanning de resultaten vrij van een in september 2011 - juni 2012 gevoerd onderzoek over het (al dan niet selectieve) overkappen van de Antwerpse Ring. Op basis van de door AG Stadsplanning gepubliceerde synthesesnota komt stRaten-generaal tot acht conclusies.

### 1. Er is een groot probleem van luchtkwaliteit, geluidsbelasting en stadsontwikkeling in de Ringzone

Dat is de eerste conclusie die de opstellers van het rapport zelf brengen. Ze wijzen op de hoge concentraties van verkeersgerelateerde pollutanten zoals stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en elementair koolstof (EC) nabij de ring (p.32). Wat betreft geluidsbelasting haalt 'maar liefst 94% van de programmeerbare en 82,5% van de formele open ruimte' in en rond de Ringzone een problematisch geluidsniveau boven de 60 dBA (p.19). Nijpend groentekort in bepaalde stadsdelen nabij de Ring (p.47) kan enkel worden weggewerkt door bouwblokken in het stedelijk weefsel af te breken, door de relatie tussen die stadsdelen en de parken in de buitenstad (bv. Rivierenhof) te versterken en door nieuwe ruimte te winnen op de infrastructuur door middel van een overkapping (p.46).

Terecht berichtte *Gazet van Antwerpen* daags na bekendmaking van het onderzoek: 'Er moet iets gebeuren, want Europa zal niet blijven dulden dat we de internationale normen ver overschrijden.'

### 2. Een grootschalige overkapping van de Antwerpse Ring heeft een positieve impact *in combinatie met andere maatregelen*

Het rapport stelt dat het loutere overkappen van de Ring 'onmiskenaar' (p.11) positieve effecten creëert maar 'geen totaaloplossing' biedt. Dat is logisch. Niemand heeft ooit beweerd dat met het dichtgooien van de ring alles opgelost is, zoals burgemeester Janssens in een reactie op het rapport simplificerend suggereerde (*Het Laatste Nieuws*, 14 juli 2012). Ook na het overkappen van de Ring blijft immers nog verkeer bovengronds rijden in de Ringzone, inclusief spoorverkeer. Terecht stellen de opmakers van het rapport dat een grootschalige overkapping van de Ring enkel een significant effect heeft op het geluidsniveau en de luchtkwaliteit, 'wanneer ze geflankeerd wordt door maatregelen die de bijdragen van de Singel en andere belangrijke wegen terugdringen' (p.11). Daarbij wordt gedacht aan snelheidsverlagingen op de invalswegen, aan het downgraden van de huidige Singel en aan het actief schoner maken van het wagenpark (conform EU-normen).

### 3. Het rapport staft het nut van een overkapping 'Groene Vesten' binnen een Meccanoscenario, d.w.z. inclusief aansluitings- en uitwisselingscomplexen

Een grootschalige overkapping zal 'haar belofte alleen maar inlossen wanneer ook een doorgedreven project voor de aansluitings- en uitwisselingscomplexen' op de Ring zelf 'niet wordt vergeten' (p.11). Achter deze conclusie uit het rapport schuilt het niet-vermelde maar wezenlijke verschil tussen het onderzochte scenario met een Oosterweelverbinding en het niet-onderzochte scenario met het

Meccanotracé. De onderzoekers maakten hun studie met de handrem op, omdat de opdrachtgever niet toeliet dat een overkappingsonderzoek werd gevoerd binnen een scenario 'Meccano'. In het onderzoek hanteerde men bijgevolg een 'gehandicapte' ringoverkapping, omdat bij vasthouden aan de Oosterweelverbinding alvast de grote binnenstedelijke aansluitings- en uitwisselingscomplexen Antwerpen-Oost (Borgerhout) en Sportpaleis (paperclip) o.a. wegens EU-tunnelrichtlijnen niet overkapt mogen worden (zie ook 6). Vandaar de conclusie dat 'een grootschalige overkapping het luchtkwaliteitsprobleem niet integraal oplost doordat de aansluitings- en uitwisselingscomplexen niet overkapt werden' (p.36). In het Meccanoscenario kunnen die centrale plus noordelijke delen van de Ring wel overkapt worden, aangezien internationaal doorgaand verkeer er niet langer passeert.

De onderzoekers wijzen erop dat 'de impact van de overkapping zal toenemen naarmate de aansluitings- en uitwisselingscomplexen mee in de overkapping kunnen worden opgenomen' (p.11). Dit blijkt uit die ene bladzijde in het rapport waar verwezen wordt naar de overkapping 'Groene Vesten' zoals afgebakend door stRaten-generaal (in combinatie met het Meccanotracé). In dergelijk scenario valt bijna 10% meer programmeerbare ruimte in een geluidsniveau onder de 60dBA dan in het scenario dat wel onderzocht mocht worden (p.25). De bijlagen bij het rapport stellen het nog scherper: een overkapping 'Groene Vesten' zou ervoor zorgen dat bijna 48.000 inwoners extra niet langer aan geluidsniveaus boven de 60 dBA zullen worden blootgesteld. In het wel onderzochte scenario waarin overkapt wordt zonder de aansluitings- en uitwisselingscomplexen mee te nemen daalt het aantal blootgestelden boven de 60 dBA maar met 8000 personen. Het verschil tussen beide scenario's is significant: bijna 40.000 mensen – zeg maar het district Borgerhout. Opgegeven reden voor dit verschil: in de onmiddellijke omgeving van de Groene Vesten wonen veel mensen, met hoog rendement van een echte overkapping (inclusief verkeerswisselaars) in die Ringzone dus.

#### 4. Zowel voor geluid als luchtkwaliteit geldt dat de invloedzone groter wordt naarmate de overkapping langer wordt

Deze vaststelling lezen we op p.15 van het eindrapport. Het is een voor de hand liggende conclusie, maar gelet op de neiging bij sommige politici om binnen de beperkingen gecreëerd door hun eigen vasthouden aan de Oosterweelverbinding (zie 3) gemakshalve dan maar voor slechts korte overkappingen te opteren, is het belangrijk dat deze conclusie toch expliciet wordt vermeld.

Blijkens de studie is het mogelijk om ook bij zeer korte overkappingen 'een akoestisch gunstig verblijfsklimaat op het tunneldek te creëren', mits goede randafwerking (p.26). Maar voor de omgeving blijft het effect van dergelijke overkappingen 'relatief beperkt' (p.15).

Bij korte overkappingen is uitstootcaptatie weinig evident. Vreemd genoeg stelt het syntheserapport dat bij lange overkappingen de problematiek van de uitstootconcentratie aan de tunnelmonden groter zou worden (p.15). Dit is een ongegronde bewering, gelet op de huidige performantie van elektrostatische luchtzuiveringssystemen in tunnels. Onderzoek van de Universiteit van Graz, afdeling Verkeer & Umwelt (rapport 12 december 2010), wijst uit dat de ECCO EP-filters van het Oostenrijkse bedrijf Aigner (marktleider) ruim 90 % van de fijnstofdeeltjes >PM 0,5 onderscheppen in de tien kilometer lange Plabutsch-snelwegtunnel. Op een door stRaten-generaal georganiseerd congres (7 maart 2012) lichtte ir. Ton Hauser van UC Technologies deze meetresultaten onlangs nog toe. Wie over de bijlagen bij het syntheserapport beschikt begrijpt echter waarom de bewering in de studie is

geslopen: 'Afzuigingen wordt in deze studie niet meegenomen aangezien er meestal slechts korte tunnels doorgerekend worden.' In het overkappingsonderzoek is dus geen rekening gehouden met mogelijke luchtzuivering in de tunnels omdat men – wellicht gelet op de beperkingen gecreëerd door de Oosterweelcontext (zie 3) – enkel korte overkappingen overweegt. Binnen een dergelijke context uitspraken doen over luchtkwaliteit bij tunnelmonden van lange overkappingen is niet correct.

#### 5. Na realisatie van het volledige Masterplan 2020 zijn nog steeds grote reducties van uitstoot en geluid noodzakelijk in het centrale en noordelijke deel van de Ring

'Om in 2020 de Europese NO<sub>2</sub>-norm te halen buiten de beschreven bufferzone zijn bovenop de volledige realisatie van het Masterplan nog zeer grote reducties ( 65-76%) noodzakelijk in de zone Deurne, Berchem en Borgerhout en grote reducties (42%) in de zone E313' (p.34). Het rapport wijst erop dat in deze zones zich ook net veel woningen en voorzieningen bevinden op korte afstand van de Ring. *Niet toevallig voor deze zones bepleit stRaten-generaal de overkapping 'Groene Vesten'.*

Ook na invoering van de Euro 6-norm voor emissies van voertuigen en rekening houdend met een verwachte daling van achtergrondconcentraties met 2µg/m<sup>3</sup> zullen in 2025 'in het centrale en noordelijke deel van de Ring (Berchem –Borgerhout - Deurne ) nog grote reducties van emissies (27-45%) noodzakelijk zijn om de Europese NO<sub>2</sub>-norm te halen buiten de bufferzone' (p.34).

Eenzelfde vaststelling lezen we in verband met de geluidsproblematiek: 'ondanks de verwachte evolutie in stillere wagens, banden en wegdekken en de mogelijke verkeersreductie op de Ring bij uitvoering van het Masterplan 2020 blijft een significante geluidsproblematiek in en om de Ringzone bestaan op korte, maar ook op (middel-)lange termijn' (p.19). Het rapport geeft aan dat een reductie van het verkeer met 50% slechts 3 dBA geluidsreductie geeft. Het is evident dat een overkapping (plaatselijke verkeersreductie met 100%) andere akoestische resultaten levert voor de Ringzone.

#### 6. Een grootschalige overkapping is enkel mogelijk wanneer de ring minder complex en minder druk wordt. Goed werkende tangenten moeten daartoe het doorgaand verkeer rond de stad leiden. De Oosterweelverbinding doet precies het omgekeerde, als bijkomende snelweg aantakkend op de Ring

De Antwerpse Ring maakt deel uit van het Trans-Europees Netwerk (TEN). Bijgevolg is de Europese tunnelrichtlijn van kracht, die voorwaarden oplegt voor tunnels vanaf 500 meter. Daardoor kan de Ring met zijn groot aantal op- en afrittencomplexen en de vele aansluitingen van radiale hoofdwegen bijna nergens overkapt worden (p.54). Om een grootschalig overkappingsproject mogelijk te maken zal de 'complexiteit' van de Ring gereduceerd moeten worden (p.56). Het syntheserapport wijst op mogelijke maatregelen, zoals een verlaging van de snelheid van 100 naar 70 km/uur (= regime door stRaten-generaal voorgelegd binnen het MER-onderzoek over het Meccanotraccé). *De belangrijkste gesuggereerde maatregel betreft het aanleggen van een ringweg voor doorgaand verkeer op grotere afstand van de stad* (p.59). Die ringweg, en niet langer de kleine Ring, kan dan deel uitmaken van het Trans-Europees Netwerk (p.59) en het doorgaande verkeer verwerken, incl. vracht- en ADR-verkeer.

Een van de hoofdconclusies in het syntheserapport luidt bijgevolg: 'De (uit)werking van de tangenten kan een overkapping van de Ring in belangrijke mate faciliteren of hypothekeren' (p.14). Het belang

van de tangenten in het Antwerpse mobiliteitsdebat is alleszins toegenomen als gevolg van deze studie. Daarbij is het evident dat het onttrekken van de Antwerpse Ring aan het Trans-Europees Netwerk simpeler wordt naarmate het aantal onderling verbonden tangenten rond de stad toeneemt. Het Meccanotracé kent vier tangenten, het Masterplan 2020 van de regering twee. In dat Masterplan zit bovendien de Oosterweelverbinding vervat, die de complexiteit van het centrale deel van de Ring (Deurne/Borgerhout) net nog verhoogt (zie 3). In het Masterplan 2020 ontbreekt ook de 'software' die de opstellers van het syntheserapport bepleiten om doorgaande verkeersstromen van de huidige Ring naar de tangenten af te leiden (p.14). Het gaat daarbij om maatregelen zoals rekeningrijden, intelligente sturing of congestieheffing – wat wel vervat zit in het Meccanoplan.

Na de bekendmaking van het overkappingsonderzoek stelde *Gazet van Antwerpen* zich 'twee essentiële vragen': 'Eén: is het niet nodig om eerst die alternatieve routes aan te leggen, voordat we van de Ring een hinderlijke bouwwerf maken voor de Oosterweelverbinding? En twee: strookt die Oosterweelverbinding dwars door de stad wel met de intentie om zoveel mogelijk doorgaand verkeer van de Ring weg te houden? Het lijken steeds meer retorische vragen.'

#### 7. Publieke investeringen zijn noodzakelijk om het overkappen te bekostigen

Met de ontwikkeling van een deel van de gewonnen gronden kun je een overkapping ondersteunen maar niet financieren, concluderen de onderzoekers (p.73). Een belangrijke overheidsparticipatie blijft noodzakelijk. De basiskostprijs van 250 meter overkapping met een overspanning van 2 x 5 rijstroken (= 62 meter) wordt geraamd op 41 miljoen euro. In een Meccanoscenario zal de snede van de Ring op vele plaatsen evenwel smaller zijn, met kostenbesparend effect, aangezien het brugdek het meest kostelijke onderdeel van de overkapping is. Met overspanningen tussen 34 en 51 meter is de overkapping van de A7 in Hamburg (in uitvoering) hiermee vergelijkbaar (p.71). Deze overkapping kost c. 25 miljoen euro per 250 meter. Verder kunnen op specifieke plaatsen lichte overkappingen (type-Movares) overwogen worden. Kostprijs per 250 meter: 14,5 miljoen euro (p.69).

Gelet op de positieve impact voor alle motiverende invalshoeken (stadsontwikkeling, lucht en geluid) bepleiten de onderzoekers een kosten-batenanalyse om een volledig beeld te krijgen, 'waarbij naast de kosten van de verschillende maatregelen ook de maatschappelijke opbrengsten (gezondheid, toerisme, creatie van bijkomende ontwikkelbare gronden, ...) in beeld worden gebracht' (p.72).

#### 8. Een vervolgonderzoek dringt zich op over een overkapping met als context een scenario 'Meccano'

Ondanks de opgelegde beperking van een context 'Masterplan 2020 met Oosterweelverbinding' levert dit overkappingsonderzoek reeds heel wat waardevolle en relevante inzichten op. Het college bestelt nu een vervolgonderzoek over korte overkappingen. Voor wie de volledige studie grondig doorneemt is het logisch dat tevens opdracht gegeven wordt voor een overkappingsonderzoek met als context 'Meccano'. In het syntheserapport staan alle argumenten om te staven dat zo'n scenario gunstiger is voor de overkappingskansen. Helaas bestaat voor een dergelijk onderzoek alsnog weinig politieke ruimte binnen een college dat de relaties met de Vlaamse regering niet in het gedrang wil brengen. Als gevolg daarvan blijft men politiek noodgedwongen communiceren over 'gehandicapte' vormen van overkapping (zie hoger), daarmee een ernstige overkapping op een zijspoor houdend.