

OVERKAPPEN

Bouw Ringland zal geen verkeerschaos veroorzaken

De Ring in zijn geheel reorganiseren én overkappen, zonder een gigantische verkeerschaos te veroorzaken? De Ringland Academie toont aan dat het kan. Ze tekende daarvoor een werkbare schema uit met vier fases.

Antwerpen heeft met de vernieuwing van de Ring tien jaar geleden al ervaring met ingrijpende werken. De gevreesde verkeerschaos is toen uitgebleven, dankzij allerlei tijdelijke 'minderhindermaatregelen'. Nu zouden blijvende structurele projecten moeten worden gerealiseerd, die al volwaardige alternatieven bieden en nieuwe goede verplaatsingsgewoontes aankweken: tramlijnen verlengen, meer park-and-rides, nieuwe fietspaden enzovoort. Daarover verderop in deze krant meer.

Bekijken we eerst het Ringland-voorstel dat garandeert dat de chaos tijdens de werken ook deze keer uitblijft.

ZUIDELIJKE RING

De bouw van Ringland is erg logisch te plannen. Schematisch verloopt de uitvoering in vier fases.

1. In de eerste fase wordt naast de huidige Ring gebouwd, daar waar er ruimte beschikbaar is. Zo komt de nieuwe Doorgaande Ringweg (DRW) richting Nederland terecht net aan de buitenkant van de pijlers van de bestaande bruggen. Daarvoor staan slechts twee gebouwen in de weg: de voormalige belastingdienst aan de Collegelaan in Borgerhout en een gedeelte van de voormalige jeugherberg op de Mastvest.

Jammer genoeg moet er - tijdelijk! - ook wel groen wijken. Maar een zorgvuldige aanpak kan die schade tot een strikt minimum beperken.

Tijdens die eerste fase kan het verkeer gewoon over de hele Ring blijven rijden en is er dus nauwelijks extra verkeershinder te verwachten. En zodra de nieuwe DRW klaar is, ontstaat al extra capaciteit die de volgende fase mogelijk maakt, ook op het drukste stuk tussen Berchem en Borgerhout.

2. Vanaf de tweede fase kan het verkeer vanuit de Kennedytunnel richting Nederland immers al via die nieuwe DRW-tunnel rijden. Het verkeer richting Gent kan dan afgeleid worden naar het vrijgekomen wegvak op de huidige Ring, waardoor het vak aan de stads-

zijde op zijn beurt ruimte biedt om de DRW richting Gent te bouwen.

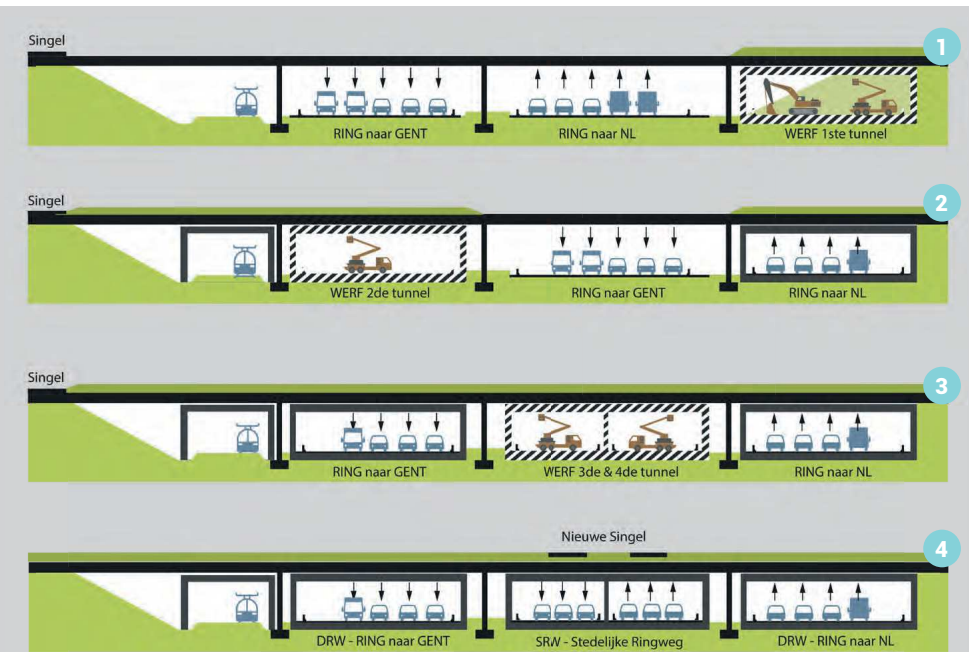
3. Als beide DRW-tunnels klaar zijn en in gebruik genomen, begint de derde fase: tussen beide nieuwe tunnels in, komt het wegvak richting Nederland opnieuw vrij voor de bouw van de beide tunnels voor de Stedelijke Ringweg (SRW). Samen met de bestaande Singel blijft al die tijd voldoende capaciteit beschikbaar.

4. Als ook die twee SRW-tunnels in gebruik zijn en de uiteindelijke capaciteit dus voorhanden is, kan de vierde fase starten: de aanleg van het Ringlandpark, met de Nieuwe Singel midden op het tunneldak (voor zover die tenminste niet gewoon mee de tunnel in

BOUWEN BINNEN BESTAANDE BRUGGEN

De twee binnenste Ringland-tunnels, bestemd voor stedelijk verkeer, passen perfect tussen de pijlers van de bestaande bruggen op het wegvak richting Nederland. De buitenste tunnel richting Gent komt op het andere wegvak en past op zijn beurt eveneens binnen het profiel van de huidige Ring. De bestaande bruggen moeten dus niet worden afgebroken, wat heel wat verkeershinder voorkomt én een hoop kosten bespaart.

De vierde tunnel, die als eerste wordt aangelegd, krijgt zijn plaats net naast de Ring in de buitenste berm. Dat vergt alleen een verlenging van de bruggen, maar technisch is dat geen probleem. Tijdens de bouw van die tunnel kan het verkeer op de Ring gewoon blijven rijden. Zodra de tunnel klaar is, levert hij extra capaciteit. In de volgende fase kan het verkeer er dan al gebruik van maken, zodat er ook dan geen hinder ontstaat.



Investeer slapend geld in Ringland

De Europese economie draait op een laag toerental, er wordt te weinig geïnvesteerd, terwijl er bergen slapend geld beschikbaar zijn. Om de investeringskloof te helpen dichtener lanceerde de Europese Commissie het Plan-Juncker. Ringland komt in aanmerking om daarmee gefinancierd te worden.

De bouw van Ringland is financieel haalbaar. Dat toonde een met crowdfunding gefinancierde studie van IDEA Consult vorig jaar al overtuigend aan. De kosten van de overkapping, inclusief die voor het onderhoud ervan de komende dertig jaar, worden daarin geschat op 5,6 miljard euro. Daartegenover staat 7,1 miljard euro aan opbrengsten, deels uit de intelligente tolheffing of stadsbonus (6,6 miljard euro) en deels uit vastgoedontwikkeling van 16.000 nieuwe woningen en 400.000 m² aan kantoorruimte (500 miljoen euro). Dat betekent dat het project een netto-waarde oplevert van 1,5 miljard euro.

LENINGEN

Doordat de uitgaven voor de overkapping moeten gebeuren vooraleer er opbrengsten uit gegenereerd kunnen worden, zal Ringland evenwel gefinancierd moeten worden via leningen. Ondanks de historisch lage rentevoet, die in principe goedkoop geld lenen mogelijk zou moeten maken, impliceert dat een grote uitdaging. Enerzijds zijn er de strenge begrotingsregels van de Europese Commissie, die de overheden minder ruimte geven om grote investeringen uit te voeren zonder het begrotingstekort op te drijven. Anderzijds is ook de private sector minder happig om risicovollere projecten op te starten.

Het geld is nochtans beschikbaar. Op een congres van de Europese Investerings Bank (EIB) in Brussel werd het onlangs nog in de verf gezet: 'There is a wall of money available right now.'

PLAN-JUNCKER

Om de investeringskloof te helpen dichtener en de economie aan te zwengelen kwam de Commissie daarom eind 2014 met een Investeringsplan voor Europa. Dat zogenaamde Plan-Juncker wil gespreid over drie jaar 315 miljard euro aan investeringen mobiliseren. De belangrijkste pijler is het European Fund for Strategic Investments (EFSI).

IN VIER STAPPEN

gaat). De huidige Singel ten slotte kan tegelijkertijd gereduceerd worden tot een gewone weg voor wijkontsluiting.

IN- EN UITRITTEN

Het klinkt eenvoudig, maar in de praktijk is het natuurlijk iets complexer. Zo is het de kunst om parallel met de bouw van de buitenste tunnels en aan de binnenzijde ervan, meteen ook de nieuwe in- en uitritten te bouwen, die later vanop de SRW naar de Nieuwe Singel lopen. Die kunnen verkeer dat daar moet zijn al afleiden, waardoor het mogelijk wordt om de bestaande op- en afritten buiten gebruik te stellen en de tunnels ook op dat stuk te vervolledigen.

Hetzelfde geldt voor de aftakkingen van en naar de E19 en de E34/E313, al zal

daarvoor hier en daar wel een tijdelijke afslag moeten worden gerealiseerd. Aan de Spaghettiknoop op het Zuid of het knooppunt E19 is daarvoor de meeste ruimte beschikbaar. Die aansluitingen krijgen dus voorrang. Tijdelijke overgangsmaatregelen verderop moeten ook de aansluiting naar Hasselt-Luik vlot mogelijk maken.

NOORDELIJKE RING

Ondertussen wordt vanuit het noorden op een gelijkaardige wijze gewerkt, maar met een kleine twist. Daar is de ruimte immers beschikbaar aan de binnenzijde van de huidige Ring, tussen de spoorlijn naar Nederland en het viaduct van Merksem. De DRW richting zuiden kan daar net tussen. Als die afgewerkt is en in gebruik

genomen, kan één helft van het viaduct worden gesloopt. Zo ontstaat ruimte voor de bouw van de tweede DRW-tunnel richting Nederland. Als ook die klaar is, kan de tweede helft van het viaduct verdwijnen en kan de bouw van beide SRW-tunnels volgen. Die worden op hun beurt gevolgd door het Ringlandpark, de afbouw van de huidige Singel en de aanleg van de Nieuwe Singel, die voor het Albertkanaal afbuigt naar de Noorderlaan.

AANVULLENDE WERKEN

Al die werken zijn te voorzien in de bedding van de huidige Ring. Het spreekt voor zich dat als parallel daarmee, of zelfs voorafgaand, ook de A102 (tussen Wommelgem en Ekeren) wordt gebouwd, een deel van het verkeer

van de noordelijke Ring al kan worden afgeleid. Dat zal de situatie alleen maar vereenvoudigen. Dat is ook zo voor de derde Scheldekruising, al gelden daarbij twee cruciale randvoorwaarden: die moet opschuiven naar het noorden en ze mag vooral de volledige overkapping niet op de lange baan schuiven.

Ringland ACADEMIE

[Bekijk het filmpje over de realisatie van Ringland op www.ringland.be/realisatie](http://www.ringland.be/realisatie)

↓ De Antwerpse Ring ter hoogte van de Plantin en Moretuslei / Luitenant Lippenslaan.



Dat beoogt investeringsprojecten mogelijk te maken die moeilijk financierbaar zijn door de private markt alleen.

UITSTEKENDE KANDIDAAT

Vanzelfsprekend moet aan enkele voorwaarden voldaan zijn vooraleer een beroep kan worden gedaan op het EFSI. Zo moet geïnvesteerd worden in specifieke sectoren, zoals transport, communicatie of onderwijs. Voorts moet ook de private sector aan boord genomen worden, met er een positieve impact zijn op de werkgelegenheid en moet het project van maatschappelijk belang zijn. Ten slotte

moet het project toegevoegde financiële waarde creëren.

Ringland is een uitstekende kandidaat voor de beoogde doelstellingen van het EFSI. Het is een infrastructuurproject dat onder andere een betere mobiliteit nastreeft. Voorts zal ook de private sector nauw betrokken worden. Het realisatieplan van IDEA Consult voor Ringland voorziet in de oprichting van een projectmaatschappij die de ringzone in concessie krijgt. Die zal een gedeelte van de vrijgekomen gronden valoriseren door de bouw van woningen en kantoren en opbrengsten halen uit de tolheffing.

Het spreekt ook voor zich dat de overkapping een positieve impact zal hebben op de werkgelegenheid in de bouwsector. Ook wat de positieve financiële toegevoegde waarde betreft, zit het snor met Ringland. En last but not least is het project van groot maatschappelijk belang.

BEGROTING

Het Ringland-concept kan dus meer dan waarschijnlijk in aanmerking komen voor een gedeeltelijke financiering via het EFSI. De enige moeilijkheid ligt nog bij de begrotingsconsequenties. Hoewel er massaal goedkoop geld

beschikbaar is, wil de politiek zich houden aan strikte begrotingsregels. Het 'deconsolideren' of buiten de begroting houden van kredieten voor infrastructuurwerken, of ze minstens begrotingstechnisch afschrijven en spreiden in de tijd, zou onze economie echter belangrijke impulsen geven. De Ringland Academie hoopt dat onze politici vooralsnog die opening willen maken.

Frederic VERMEULEN
Professor Economie, KU Leuven
Bruno VANVOLSEM
IDEA Consult
Ringland ACADEMIE