ORG:

Ontwikkelingsvisie R1 Zuid



Onderzoek naar nieuw verkeerssysteem
en nieuwe ringparken

VERSIE SEPTEMBER 2026

ORG:

Over de Ring

Ontwikkelingsvisie R1 Zuid:
Onderzoek naar nieuw verkeerssysteem en nieuwe ringparken

Voorwoord
Alexander D'Hooghe, Intendant

Dit boek illustreert een perfect haalbaar, realistisch scenario voor de overkapping van de volledige Antwerpse ring. Het doet dromen, maar mijn wens is vooral dat het ook tot actie kan aanzetten. Sinds de verbeelding van burgerbewegingen in 2012 (stRaten-generaal) en vooral 2014 (Ringland) het concept op een bierviltje bracht, is er veel gebeurd. Het Toekomstverbond (2017) maakte van de overkapping van de hele ring een bestuurlijke prioriteit. Waar staan we?

De westelijke helft (Linkeroever, Park West) werd opgeleverd in 2026. Het complexe noordoostelijke taartdeel staat in werf sinds 2024. Maar het zuidoostelijke taartdeel kreeg moeilijk vorm. Overkapping daar, hoe dan? Zo moeilijk! Tot nu.

De voorbije vijf jaar, sinds 2021, is er hard doorgewerkt om vele moeilijke noten te kraken. We hebben verschillende keren het geweer van schouder veranderd: wat als we eerst aan de onderkant (de snelweg) werken? Nee, niet goed. Wat als we eerst van boven beginnen, met het openbaar domein van de stad? Ook niet. Tegelijk dan? Zo vinden we de beste locaties? Maar wat met het spoor en het openbaar vervoer? En hoe sluiten we aan op alle andere projecten in de omgeving (heel veel)? Enzovoort. Doorheen deze werkcycli begon de enige echte oplossing in beeld te komen. Die ligt er nu voor u, lezer.

Dit gebeurde dankzij geweldige inspanningen van zowel de burgerbewegingen als onze overheden, waarbij AWV, het Departement MOW, Lantis, Infrabel, het Departement Omgeving en de stedelijke diensten zeer zware en substantiële inspanningen hebben geleverd. Ik wens ook uitgebreid de huidige en voormalige ontwerpers van ORG en Tractebel te bedanken. Hun uiterst intelligente, doorgedreven werk, met engelengeduld en eindeloze flexibiliteit, was het geheime ingrediënt om hier te geraken.

Zij zijn allen fier, en ikzelf in de eerste plaats, om u dit sluitstuk van het Ringproject in visievorm aan te bieden. Dit sluitstuk vormt ook het afsluitende orgelpunt van het Ringzoneprogramma, dat aan de bron ligt van het intendantschap voor de Antwerpse ringzone (2016-2026). We leveren het laatste luik van het bouwprogramma, dat ook hier in consensus is opgebouwd.

Met deze oplevering pleiten we er ook voor om de blik te verschuiven naar een noodzakelijke voorwaarde voor deze overkapping: de realisatie van blijvende regionale verschuivingen in vervoerspatronen richting collectief vervoer en fiets. Hier valt nog winst te halen, en die winst hebben we nodig om de projecten te realiseren.

Met deze ontwikkelingsvisie integreren we alle verkeersmodi langs en dwars op de ring, traag en snel, terwijl er met grote overkappingen op de juiste plaatsen open parkgebied wordt toegevoegd. Peter Vermeulen, de bezieler van Ringland, tekende het idee ooit op een bierviltje. Dankzij zijn inspirerende visie konden we verder beginnen denken. Vandaag presenteren we een complex, rijk, veellagig project. Deze prachtige stad verdient leefbare infrastructuur, ook aan de zuidelijke ring. De hele ring wordt dan een doorlopende parkstructuur die van de noordelijke natuurgebieden via Deurne, Borgerhout, Berchem en Hoboken tot in Beveren loopt. Welke stad kan zeggen dat ze een park van 20 km heeft dat centraal in het stedelijk gebied ligt?

Even belangrijk is dat het verkeer in de toegangszones tot de ring veiliger, vlotter en sneller kan stromen. Ook inwoners van Limburg (van Hasselt tot de Kempen) en Brabant (tot Mechelen en Brussel) zullen hier veel baten uit halen. Dit is zo logisch: het investeringsvolume dat deze visie met zich meebrengt, vereist dat een grote groep mensen er maximale baten uit kan en zal halen. Het project gaat evenzeer over vlottere kruisingen en beperktere weefbewegingen, met de nodige vervoerscapaciteit die aansluit op het Oosterweelcomplex. Ten slotte is ook de groei van het openbaar vervoer geïntegreerd: busbanen, ruimte voor multimodale knopen en, waar nodig, is ruimte voor trams en spoorverbredingen ingebouwd.

Als een groot deel van dit project gerealiseerd kan worden, is de Antwerpse ring helemaal klaar voor de komende honderd jaar. Dan is ook de parkcirkel rond. Dan weten we dat dromen kan lonen.

Alexander D'Hooghe, Intendant



<u>Met veel dank aan mijn kernteamleden over de ring vandaag:</u>
Samuel Van de Vijver (huidig projectleider), Hella Rogiers (procesbegeleider), Dieter Van Hemelrijck (voormalig projectleider), Heinrich Altenmüller en Frank Van Hulle (hoofdontwerpers) en Mladen Stilinovic (ontwerper).

<u>En voorheen voor dit project:</u>
Daan Boddeke (ARUP, hoofdontwerper), Tom Leenders (voormalig projectleider), Sven Verbruggen (UA), en last but not least Patricia De Somer (gewaardeerde rechterhand bij al ons werk). Jullie intelligentie, moed, geduld (!) en productievermogen hebben me enorm geïnspireerd.

<u>En ook dank aan:</u>
Kato Allaert, Nikita Shah, Timothy Vanagt, Nitay Lehrer, Daan Schalck, Kris Huysmans, Eva Gilson, Senne Heylen, Léa Colombain, Marcel Smets, Paul Bouffard

1. Over de Ring
Van barrière naar verbinding

Een snelweg die de stad in tweeën snijdt, groeit stap voor stap uit tot een aaneenschakeling van parken, pleinen en verbindingen. Dat is de opgave achter de overkapping van de Antwerpse Ring. Een project van generaties, dat alleen slaagt als overheden, burgers en experten het samen dragen.

De Ring is meer dan een verkeersader. Wie ernaast woont, leeft met lawaai, fijnstof en een harde grens tussen binnen- en buitenstad. Al decennialang zoeken Antwerpenaren naar een manier om die wonde te helen. Bewonersgroepen en burgerbewegingen tekenden de eerste dromen van een park bovenop de Ring samen uit. Studies toonden aan dat het idee niet alleen mooi was, maar ook haalbaar.

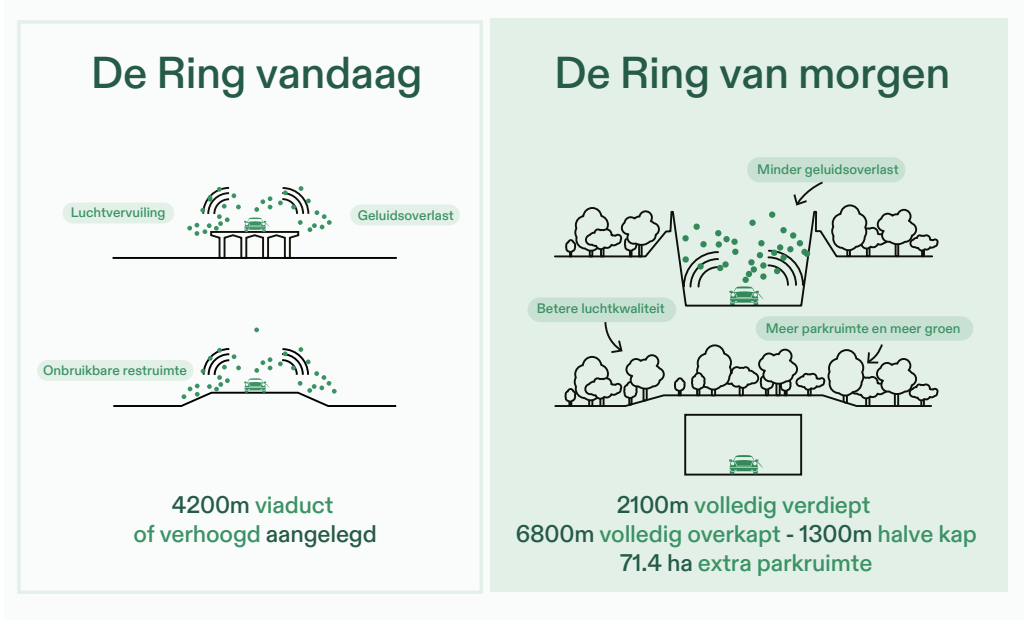
Toch bleef het debat lang vastzitten. Rond de Oosterweelverbinding stonden overheden en burgerbewegingen jarenlang tegenover elkaar, in de pers, op straat en voor de rechter. In 2016 koos de Vlaamse regering voor een andere aanpak en stelde ze een intendant aan. Zijn opdracht was alle partijen rond de tafel te brengen en samen naar een gedragen oplossing te zoeken.

Het eerste resultaat was de Ambitienota Over de Ring (2016), gevoed door meer dan vijftig workshops en honderden werksessies met experten, bewoners, overheden en burgerbewegingen. Een jaar later, op 15 maart 2017, ondertekenden de Vlaamse regering, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf en de burgerbewegingen Ringland, Ademloos en stRaten-generaal het Toekomstverbond. Een historisch akkoord, dat mobiliteit en leefbaarheid voor het eerst in één verhaal samenbracht.

Daarna kwam het project in een stroomversnelling. Vijf multidisciplinaire ontwerpteams, geselecteerd via een internationale oproep, werkten samen met de omgeving meer dan dertig projectvoorstellen uit. De Vlaamse regering selecteerde in 2018 een eerste reeks van achttien leefbaarheidsprojecten, goed voor 1,25 miljard euro. Dat budget is sindsdien gegroeid tot 1,7 miljard euro, bovenop de investeringen in de Oosterweelverbinding zelf. Vandaag worden de eerste ringparken en overkappingen zichtbaar op het terrein.

Het doel is helder. De leefkwaliteit in de stad verbeteren, wijken aan weerszijden van de Ring opnieuw met elkaar verbinden en de overstap naar duurzame mobiliteit versnellen. Omdat het project zich over decennia uitstrekt, moet het ook wendbaar blijven. Wat vandaag wordt ontworpen, moet morgen nog kunnen inspelen op nieuwe verkeerssituaties, klimaatuitdagingen en noden van bewoners. Zo groeit een samenhangend kader dat mobiliteit, gezondheid, ecologie en stadsontwikkeling met elkaar verbindt.

■ DE LANGETERMIJNEFFECTEN VAN HET PROJECT





■ ONDERTEKENING VAN HET TOEKOMSTVERBOND IN 2017

Vijf pijlers voor een leefbare stadsregio

Het Toekomstverbond is meer dan een akkoord over infrastructuur. Het legt vast hoe Vlaanderen, de stad, de haven en de burgerbewegingen samen werken aan een bereikbare en leefbare stadsregio.

Het akkoord rust op vijf pijlers die elkaar nodig hebben. Een maximale overkapping kan pas als het verkeer op de Ring compacter wordt. Dat lukt alleen als doorgaand verkeer de stad kan mijden en meer mensen de fiets, de tram of de trein nemen. Wie aan één pijler bouwt, versterkt dus ook de andere.

Team Intendant

Team Intendant bewaakt de samenhang tussen de vijf pijlers en ondersteunt het proces op alle niveaus. Drie taken staan daarbij centraal. Verbinden: Alle betrokken partijen samenbrengen en de samenwerking tussen hen bewaken, ook wanneer de meningen uiteenlopen. Samenhang bewaken: Erover waken dat de vele deelprojecten in de ringzone in elkaar passen en samen één visie dienen. Kwaliteit borgen: Elk deelproject begeleiden met ontwerpend onderzoek en een scherp oog voor ruimtelijke kwaliteit. Dit doen tot en met uitvoering. Onderzoek voeren: Studies uitvoeren die ontwerpend en technisch onderzoek combineren met een doorgedreven afstemming met alle partners, zoals voorliggende ontwikkelingsvisie voor de R1 Zuid. Zo maken jaren van stilstand plaats voor gezamenlijke vooruitgang. Stap voor stap wordt de Ring een plek die wijken verbindt in plaats van scheidt.

De R1 Zuid binnen het Toekomstverbond

De ontwikkelingsvisie in dit boek raakt aan alle vijf de pijlers. Ze vertrekt van een gesloten Ring, rekent op een blijvende modal shift, werkt de overkapping uit voor het zuidelijke deel van de Ring en kwam tot stand in nauwe samenwerking met alle partners. Na de ringparken op Linkeroever en in het noorden vormt de R1 Zuid zo de volgende schakel in de uitvoering van het Toekomstverbond.

DE VIJF PIJLERS VAN HET TOEKOMSTVERBOND ZIJN:

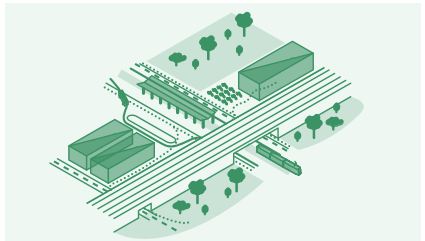
Een Ring voor de stad

De Oosterweelverbinding maakt de Ring eindelijk rond. Dat biedt de kans om de snelweg beter in te passen in het stedelijk weefsel, met minder ruimte voor asfalt en meer ruimte voor de stad.



Een Ring rond de stad

Een versterkte noordelijke route, het Haventracé met onder meer de R2 en de A102, leidt doorgaand verkeer om de stad heen. Dat ontlast de Ring en verbetert de ontsluiting van de haven.



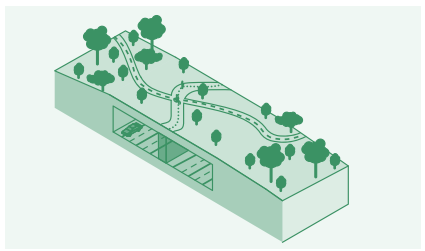
Een ambitieuze modal shift

Tegen 2030 gebeurt de helft van alle verplaatsingen in de regio te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. Het Routeplan 2030 van de Vervoerregio Antwerpen vertaalt die ambitie naar concrete maatregelen, van tramlijnen en fietsroutes tot multimodale knopen.



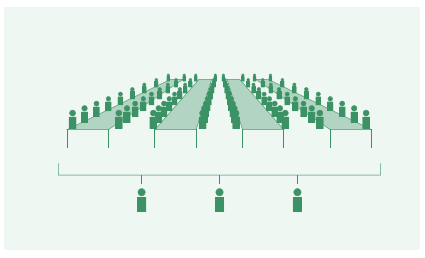
Een maximale overkapping

Stap voor stap wordt de Ring overkapt. Zo verandert infrastructuur in een doorlopend landschap van parken, verbindingen en stedelijke ruimte. De leefbaarheidsprojecten vormen daarvan de eerste fase.



Samenwerking

Burgers, overheden, experten en andere betrokkenen werken intensief samen aan de uitvoering van het Toekomstverbond. Oplossingen groeien in dialoog, over de grenzen van organisaties en beleidsdomeinen heen.





Samen ontwerpen aan de Ring

Een project van deze omvang laat zich niet vanachter één bureau tekenen. Het raakt aan verkeer, veiligheid, ecologie, gezondheid, wonen en werken, en aan de belangen van honderdduizenden mensen.

Daarom ontwikkelde Team Intendant in 2016 een manier van samenwerken tussen overheden, burgerbewegingen, ontwerpteams en Team Intendant. De kern is eenvoudig. Opdrachtgevers leggen de doelstellingen en randvoorwaarden vast. Hoe die doelen het best bereikt worden, zoeken ontwerpers, ingenieurs, overheden en georganiseerde burgers samen uit. Geen overheid die een afgewerkt plan komt verdedigen, maar een gezamenlijke zoektocht naar het beste ontwerp. Die aanpak is geïnspireerd op Rebuild by Design, de methode die in de Verenigde Staten werd ontwikkeld na de orkaan Sandy.

Sinds de start namen meer dan achthonderd mensen deel aan het co-creatietraject, aangevuld met een brede participatie van duizenden bewoners. Elke fase vroeg om een eigen aanpak. Zo groeide een gereedschapskist met vier overlegvormen die elkaar aanvullen

Ringdagen Brede publieksparticipatie	> 1000 bezoekers	Bewoners en de ploeg achter het project	1 per jaar
Klankbordgroepen Overzicht en stand van zaken	60-80 deelnemers	Overheden, experten, belangengroepen, georganiseerde burgers	4 per jaar
Werkbanken Intensieve co-creatie	60-80 deelnemers	Overheden, experten, belangengroepen, georganiseerde burgers	Ca. 10 per jaar
Scrumsessies Crisiswerkbank	Ca. 20 deelnemers	Overheden, experten, bedrijven, lokale organisaties	om de 4 à 6 weken

Ringdagen

Op de Ringdagen is iedereen welkom. Bezoekers ontdekken de nieuwste ontwerpen en gaan in gesprek met de ontwerpers, experten en overheden achter het project. Zo blijft de transformatie van de Ring zichtbaar en toegankelijk voor alle Antwerpenaren.



Klankbordgroepen

Enkele keren per jaar komen de betrokkenen samen over de projecten heen. Ze krijgen een stand van zaken, zien hoe de puzzelstukken in elkaar passen en kunnen vragen stellen en feedback geven.



Werkbanken

De werkbanken zijn het kloppend hart van het ontwerpproces. Elk project krijgt een eigen werkbank, waar overheden, experten, belangenverenigingen en georganiseerde burgers samen aan tafel zitten, al snel met zestig tot tachtig deelnemers. Samen bepalen ze de probleemstelling en de onderzoeksvragen. Ontwerpers en ingenieurs tonen hun werk in uitvoering, de deelnemers toetsen het en van sessie tot sessie wordt het ontwerp scherper. Een neutrale moderator leidt het gesprek in goede banen. De werkbank bereidt beslissingen voor, maar neemt ze niet. Die bevoegdheid blijft bij de organisaties die er ook de verantwoordelijkheid voor dragen.



Scrumsessies

Soms liggen de standpunten te ver uit elkaar, bijvoorbeeld wanneer een overheid en een burgerbeweging elk een eigen voorstel op tafel leggen. Dan volgt een scrumsessie, een soort crisiswerkbank. Een kleinere groep zoekt in enkele maanden, met de hulp van een expertenteam, naar een nieuwe variant waarin iedereen zich kan vinden. Zo kwam onder meer het ontwerp voor Knoop Zuid tot stand.



Drie spelregels

Wie samen ontwerpt, heeft duidelijke afspraken nodig. Uit de ervaring van de voorbije jaren groeiden drie spelregels. De werkbank is een veilige ruimte, waar vrij gedacht en gesproken wordt en werk in uitvoering vertrouwelijk blijft. De werkbank bereidt beleid voor, maar beslist niet. En de ambitie is hoog, zowel in het proces als in het ontwerp, met sterk ontwerpend onderzoek als motor.

Op maat van de R1 Zuid

Ook de ontwikkelingsvisie voor de R1 Zuid volgde deze werkwijze, vertaald naar een studiefase. Een vast projectteam met Stad Antwerpen, AG Vespa, het Agentschap Wegen en Verkeer, stRaten-generaal, Ringland en Team Intendant kwam maandelijks samen, afgewisseld met werksessies en technische sessies. Werkbanken en klankbordgroepen betrokken een bredere kring van experten en geïnteresseerden. Het resultaat van dat proces, lees je verderop in dit boek.

De toekomst van R1 Zuid in beeld

Maart 2017 was een kantelpunt in het debat over de Antwerpse Ring. Na jaren van discussie ondertekenden de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland het Toekomstverbond. Daarin spraken we de ambitie uit om de Ring te sluiten, te verzachten en volledig te overkappen. Als schepen voor Mobiliteit zette ik daar toen mee mijn handtekening onder.
Van bij de start was de blik op de lange termijn gericht. Het Toekomstverbond koos daarom voor een generationeel stappenplan.
Minstens even bepalend was de manier van werken. Het conflictmodel maakte plaats voor een samenwerkingsmodel: van de rechtbank naar de werkbank. Overheden, burgerbewegingen, middenveld en experten brachten hun kennis en bezorgdheden samen. Dat samenwerkingsmodel kreeg later vorm binnen De Grote Verbinding.
Dat heeft veel veranderd, want de belangen rond de Ring lopen uiteen. Wie er elke dag over rijdt, kijkt anders naar de Ring dan wie ernaast woont. Voor de haven en onze economie is een goede bereikbaarheid nodig. Voor de buurten langs de Ring tellen ook groen, leefkwaliteit en verbindingen tussen wijken. Door die verschillende perspectieven samen op tafel te leggen, kon een dossier dat jarenlang voor stevige discussies zorgde opnieuw vooruit.
Die vooruitgang is ook zichtbaar. Zestig jaar na de aanleg van de Ring zorgt de Oosterweelverbinding ervoor dat hij wordt rondgemaakt. In het noorden maakt het viaduct van Merksem plaats voor een verdiepte Ring die maximaal wordt overkapt. Waar de Ring wijken van elkaar scheidt, ontstaat ruimte voor Ringparken en nieuwe verbindingen. Ringpark West op Linkeroever werd in 2026 als eerste Ringpark van De Grote Verbinding geopend. Bij Ringpark Het Schijn in Deurne dachten buurtbewoners en burgerbewegingen mee over het ontwerp. Die projecten maken zichtbaar wat de samenwerking rond de Ring voor Antwerpen kan betekenen.
Voor R1 Zuid is intensief onderzocht hoe de ambities van het Toekomstverbond daar vorm kunnen krijgen. Deze ontwikkelingsvisie brengt dat werk samen en steunt op grondig technisch onderzoek. Tegelijk verandert Oosterweel de verkeersstromen op de Antwerpse Ring. Daardoor ontstaan nieuwe mogelijkheden voor de manier waarop dit deel van de Ring in de toekomst kan functioneren en zich kan verhouden tot de stad errond.
De ontwikkelingsvisie brengt in beeld hoe R1 Zuid veilig en vlot kan werken, met overkappingen en nieuwe Ringparken, betere verbindingen tussen wijken en ruimte voor de ontwikkeling van de stad. Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid komen hier samen.
De Ring is nu eenmaal geen losstaand stuk infrastructuur. Wat er op, naast en boven gebeurt, voel je ook in de stad: in de manier waarop mensen zich verplaatsen, in de wijken erlangs en in de ruimte die er beschikbaar is. Daarom moet een visie op R1 Zuid breder kijken dan alleen naar de weg.
De uitwerking van R1 Zuid gebeurde opnieuw in samenwerking met burgerbewegingen, overheden en experten. Team Intendant bracht die verschillende invalshoeken samen. Er werd onderzocht, gerekend, getekend en bijgestuurd. Verschillende inzichten werden naast elkaar gelegd en verder uitgewerkt. Mijn dank gaat naar Team Intendant en alle partners die daaraan hebben bijgedragen.
Deze ontwikkelingsvisie kijkt ver vooruit. Er is nog onderzoek nodig en verschillende onderdelen moeten nog worden uitgewerkt. Dat hoort bij een project van deze schaal. De ontwikkelingsvisie werd in opdracht van Vlaanderen opgemaakt en heeft voor een belangrijk deel betrekking op Vlaamse infrastructuur. Voor verdere studie en uitwerking is samenwerking met Vlaanderen nodig. De visie maakt tegelijk duidelijker wat R1 Zuid kan betekenen en hoe toekomstige keuzes in samenhang kunnen worden bekeken.
Het college van burgemeester en schepenen heeft de ontwikkelingsvisie goedgekeurd als mogelijk toekomstig ontwikkelingsscenario voor R1 Zuid. De visie zal ook gebruikt worden als toetsingskader voor geplande investeringen in de Ringzone. Zo kunnen toekomstige keuzes worden afgewogen tegen het langetermijnperspectief dat hier voorligt.
Daarmee ligt er voor R1 Zuid een stevig vertrekpunt om op voort te bouwen.

Koen Kennis, Schepen van Mobiliteit Stad Antwerpen



Vaart maken met visie: afspraak in 2035!

Intussen tweeëntwintig jaar geleden, in het voorjaar van 2004, lanceerde bewonersgroep BorgerhouDt van Mensen de nota Herwonnen stad. In een Antwerps district droomden mensen van een park bovenop de ring. Ze informeerden, mobiliseerden en organiseerden een eerste ringparkfeest vlak naast de ring. In 2006 belandde hun droom in het Antwerpse structuurplan, als ‘te onderzoeken’.

Zes jaar later concludeerde dat onderzoek: goed idee, gunstige effecten, haalbaar. stRaten-generaal en Ademloos hadden de overkappingsdroom inmiddels gekoppeld aan het debat over de Oosterweelverbinding. In 2014 verlegde Ringland het ambitieniveau naar de hele Antwerpse ring. In 2015 volgde een tweede ringparkfeest.

Dat waren de twaalf ‘magere’ jaren, waarin ter zake veel werd bepleit maar weinig ondernomen.

In 2016 kwam daar verandering in. De Vlaamse regering stelde een intendant aan, die de geplande Oosterweelverbinding en een toekomstige herinrichting van de zuidelijke ring moest koppelen aan kwaliteitsvolle leefbaarheidsprojecten. In 2017 werd het maximaal overkappen van de Antwerpse ring opgenomen in het Toekomstverbond tussen overheden en burgerbewegingen. Zeven ringparken werden gebudgetteerd, collectief uitgetekend en vergund. Ze worden her en der al zichtbaar.

In 2025 organiseerden de burgerbewegingen een derde ringparkfeest.
En nu is er deze onderbouwde ontwikkelingsvisie. Daarin wordt de nood aan een radicale herinrichting van de zuidelijke Antwerpse ring geobjectiveerd, en staat ook al aangegeven hoe en waar het verkeersveilig maken van een gevaarlijke snelweg optimaal kan worden gecombineerd met het wegwerken van groentekorten, het opnieuw verbinden van wijken en het ontwikkelen van belendende percelen. Dat zijn veel vliegen in één klap.

We hopen dat de voorbije tien ‘vette’ jaren hier niet ophouden en dat er vaart wordt gemaakt met de uitvoering van deze ontwikkelingsvisie. Op naar een vervolgtraject richting definitieve ontwerpen, vergunningen en aanbestedingen!

Dankbaar voor de voorbije jaren kijken we optimistisch naar de toekomst.

Afspraak in 2035, voor een vierde ringparkfeest bovenop de ring.

Anne Baudouin en Manu Claeys, stRaten-generaal





Belangrijk scharnierpunt bereikt.
Nu voortdoen met ambitie en tempo.

Bijna tien jaar na afsluiting ervan, bereikt het Toekomstverbond met deze ‘Ontwikkelingsvisie R1-Zuid’ opnieuw een scharnierpunt. Naast de Modal shift is de maximale overkapping van de volledige Antwerpse ring hét sleutelelement om de leefkwaliteit in stad en regio structureel en toekomstvast op te krikken, en dat op vele terreinen tegelijk: groentekorten, ecologie en water, mobiliteit en stadsontwikkeling, gezondheid én klimaat.

De ontwikkelingsvisie vormt een toetskader voor die toekomstplannen, het belang hiervan is moeilijk te overschatten. Stad en regio hebben al lang nood aan een lange-termijn-visie, voor de zuidelijke ring wordt dat nu concreet. De Ring-Zuid is overigens dringend aan een upgrade toe: de snelweg dwars door de stad is verkeerstechnisch gevaarlijk en de infrastructuur begint af te brokkelen. Hij blijft ook lawaaierig én vervuilend, snijdt de stad in twee en ontzegt de bewoners het nodige groen.

Afgelopen zomer opende Ringpark West op linkeroever, het toont wat mogelijk wordt als mobiliteit en leefbaarheid samengaan. Eén erg markante vaststelling is de substantiële daling daar van de geluidsoverlast, weliswaar zonder overkappingen, de situatie is dan ook verschillend.

Op rechteroever, ‘het hoofdgerecht’, staan we voor grotere uitdagingen. De R1-Noord wordt nu gebouwd, inclusief overkappingen en parken. Voor de R1-Zuid volgt na deze belangrijke positieve stap nog een vervolgtraject naar een doorgedreven definitief ontwerp en de planning van de uitvoering.

We blijven ambitieus én overtuigd dat, vertrekkend van de onderzoeksvragen, ook nog verdere verbeteringen kunnen en moeten, bijvoorbeeld in de zone Brialmont ter hoogte van Oud-Berchem. Zoals altijd, wil Ringland daartoe bijdragen, met expertise, onder andere over tunnelveiligheid en het verkeerssysteem dat eraan ten grondslag ligt. En wat ons betreft mag (en moet) het vooruit gaan! Want ook al zijn de budgetten beperkt, uitstel kost uiteindelijk altijd meer. Hoog tijd dus om hier verder samen werk van te maken, voor Antwerpen en voor Vlaanderen.

Namens alle Ringlanders,

Peter Vermeulen, Louis Kuitenbrouwer, Christophe Lambrechts, Ringland



2. Onderzoek R1 Zuid

De afgelopen jaren heeft Team Intendant samen met de burgerbewegingen, de overheden en technische experten onderzoek verricht naar de overkappingsmogelijkheden en het verkeerssysteem op de Ring 1 Zuid. Er zijn daarbij belangrijke onderzoeksstappen gezet.

Zo was er een verkenning van het geoptimaliseerde gemengde systeem en het overkappingspotentieel in Borgerhout (2022), gecombineerd met studiewerk naar innovatieve constructietechnieken zoals boogconstructies (2023), een vergelijkende studie van gemengd en gescheiden verkeerssysteem (2025), en tot slot de verdere uitwerking van het geoptimaliseerde gemengde systeem voor de drie ringparken die ten grondslag ligt aan deze nota (2025-2026).

Momenteel bevinden we ons in een fase van convergeren. Deze nota brengt de inzichten uit al dat onderzoek samen en legt de inhoudelijke krijtlijnen vast voor de verdere ontwikkeling van de R1 Zuid tot een compact en werkend verkeerssysteem dat als basis dient voor een maximale overkapping en een samenhangend ringlandschap.

De nota presenteert zich als een ontwikkelingsvisie. Ze formuleert een duidelijke richting en legt inhoudelijke krijtlijnen vast, maar laat ruimte voor verder onderzoek, verfijning, aanpassing en besluitvorming in de volgende fasen. De ontwikkelingsvisie is gebaseerd op uitgebreid technisch en ruimtelijk studiewerk.

Met de kennis en inzichten die vandaag voorhanden zijn, geloven we vanuit Team Intendant samen met de projectpartners dat zowel de verkeerstechnische onderbouw als het ruimtelijke overkappingspotentieel dat in deze nota wordt gepresenteerd, een valabel en ambitieus beeld schetsen van de mogelijke oplossingen, als antwoord op de gestelde doelstellingen. Dat neemt niet weg dat er nog openstaande vragen zijn. Maar de richting is helder, de technische haalbaarheid is aangetoond, en de basis om op verder te bouwen is solide.

Het werk stopt hier niet. De nota vormt een aanloop naar een volgende fase, waarin zowel op het vlak van studie als van uitvoering nog veel stappen te zetten zijn. Ze biedt daarvoor een helder kader dat in een volgende opdracht verder geconcretiseerd moet worden, met een gericht investeringsprogramma, een gefaseerde aanpak van quick wins in het kader van asset management en een verdere uitwerking van de boven- en onderbouw van de zuidelijke Ring. Wanneer er vernieuwingen, renovaties of investeringen plaatsvinden op, over of langs de R1 Zuid, moeten die consequent aansluiten bij dat toekomstperspectief. Deze nota vormt een solide basis om de komende jaren op verder te bouwen.

De nota is als volgt opgebouwd. Na een schets van de context en aanleiding (hoofdstuk 2) worden de doelstellingen voor de R1 Zuid geformuleerd op het vlak van leefkwaliteit, verkeerssysteem en realiseerbaarheid (hoofdstuk 3). Hoofdstuk 4 vormt de kern van de nota: de ontwikkelingsvisie zelf, opgebouwd vanuit de verkeerstechnische onderbouw en uitgewerkt per ringpark. Hoofdstuk 5 brengt de openstaande onderzoeksvragen in kaart die in een volgende fase verder uitgediept moeten worden. Hoofdstuk 6 ten slotte formuleert een voorstel voor het vervolgproces.

Deze ontwikkelingsvisie is tot stand gekomen dankzij de inzet, kennis en energie van een grote kring van betrokkenen. Team Intendant dankt alle deelnemers aan de projectteams, werksessies, technische sessies, werkbanken en klankbordgroepen voor hun inhoudelijke bijdragen, kritische vragen en constructieve betrokkenheid. Dit document is in de eerste plaats van hen.

PROCES

De voorbije maanden werd het werk gestructureerd rond drie complementaire overlegvormen. Maandelijks kwam het vaste projectteam bestaande uit Team Intendant, Stad Antwerpen, AG Vespa, Agentschap Wegen en Verkeer, StRaten-Generaal en Ringland samen om het onderzoek op te volgen en richting te geven.

Afwisselend organiseerden we maandelijkse werksessies met diezelfde partners (maar soms andere vertegenwoordigers), die de kans boden om gezamenlijk in concrete ontwerpvraagstukken te duiken. Daarnaast vonden regelmatig gerichte technische sessies plaats rond specifieke thema's en locaties, van tunnelveiligheid en spoorbrugvervangingen tot innovatief constructieonderzoek in samenwerking met de Universiteit Antwerpen, waarbij telkens de relevante externe partners werden betrokken. Ten slotte organiseerden we werkbanken voor een breder publiek van geïnteresseerde experten en klankbordgroepen, waarbij een ruime kring van betrokkenen actief werd uitgenodigd om mee te denken.

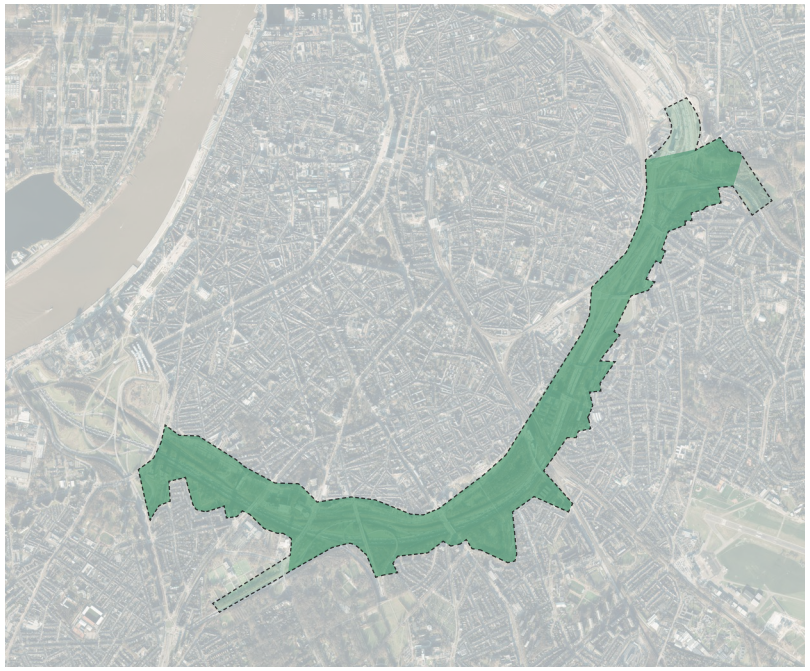
PARTNERS

Deze ontwikkelingsvisie kwam tot stand in samenwerking met:

- Ringland
- StRaten-Generaal
- Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW)
- Stad Antwerpen
- AG Vespa
- Lantis

Met bijdragen van Infrabel, Universiteit Antwerpen en een brede kring van experten en geïnteresseerden via de werkbanken en klankbordgroepen.

STUDIEGEBIED



Samenvatting

Deze ontwikkelingsvisie legt inhoudelijke krijtlijnen vast voor een maximale overkapping en drie nieuwe ringparken en biedt een toetsingskader voor elke toekomstige investering langs de R1 Zuid. Het werk stopt hier niet. Maar met deze nota ligt er een solide en technisch gevalideerde basis om de komende jaren op verder te bouwen.

Aanleiding

Na de aanleg van Oosterweel, de noordelijke Ringparken, Ringpark Zuid en Scheldebrug vormt de overkapping en vernieuwing van de zuidelijke Ring (R1 Zuid) een belangrijke schakel binnen het Toekomstverbond. De infrastructuur dateert grotendeels uit de jaren ‘60 en voldoet niet meer aan hedendaagse normen. De ring kampt met structurele fileknelpunten, verhoogde ongevalsrisico’s en een zware leefbaarheidslast voor de dichtst bevolkte wijken van Antwerpen. Met de voltooiing van de Oosterweelverbinding verandert ook het gebruik van de R1 Zuid fundamenteel. Voor het eerst zal de R1 functioneren als een volwaardige, gesloten ring. Dat biedt nieuwe mogelijkheden om verkeersstromen beter te verdelen en het systeem compacter en slimmer te organiseren. Het stelt tegelijk nieuwe eisen aan de inrichting van de R1 Zuid. Op korte termijn zijn renovaties en vervangingen van bruggen en kunstwerken nodig. Dit zijn investeringen die Vlaanderen hoe dan ook moet doen en we best afstemmen op de toekomstvisie voor de R1 Zuid.

Doelstelling

Een compact, veilig en vlot werkend verkeerssysteem en een maximale overkapping (cf. afspraken Toekomstverbond) van de R1 Zuid realiseren, met een samenhangend ringlandschap van parken, verbindingen en stedelijke ontwikkeling als resultaat. Zo versterkt de bereikbaarheid van de haven en de stad binnen het Vlaamse en internationale wegennet en verbetert de leefkwaliteit voor honderdduizenden Antwerpenaren.

Oplossing

Na vier jaar intensief onderzoek met alle betrokken partners ligt er een technisch onderbouwde ontwikkelingsvisie op tafel. Het voorgestelde verkeerssysteem is een geoptimaliseerde combinatie van gemengd en gescheiden verkeer dat via verkeersmodellen en kwantitatieve risicoanalyses gevalideerd is. Deze visie gaat daarbij uit van een optimale verdeling van de verkeersstromen over de Scheldekruisingen, in lijn met de sturing van het Regionaal Verkeersmodel Vlaanderen 2035. Al de getekende overkappingssegmenten voldoen aan de tunnelveiligheidsnormen. Het geheel pakt de fileproblematiek en ongevalsrisico’s in de zuidelijke Ring aan. Daarnaast wordt bijna 4 lopende kilometer overkapping op de zuidelijke Ring aangevuld met parken op volle grond. Samen vormt dit drie potentieel nieuwe ringparken: De Knoop (Borgerhout), Groot Brialmont (Berchem) en Mastvest (Kiel/Antwerpen-Zuid). Samen met andere reeds geplande parkontwikkelingen in de ringzone lossen deze drie ringparken de groentekorten op in de aanpalende wijken langs de zuidelijke Ring.



Wat levert het op

- Verkeersveilige weggeometrie door het oplossen van alle 16 niet-conforme weggeometrische elementen en 12 onvoldoende turbulentieafstanden op de R1 Zuid, waardoor de ring voor het eerst voldoet aan de normen voor een Europese hoofdweg.
- Vlottere en veiligere doorstroming met een significante reductie van structurele fileknelpunten, een direct voordeel voor de Antwerpse en Vlaamse economie.
- Slim asset management waarbij noodzakelijke investeringen in brugvervangingen en infrastructuur worden gekoppeld aan de overkappingslogica, zodat elke euro dubbel rendeert.
- Nieuwe publieke ruimte als verbinding tussen binnen- en buitenstad met stedelijke ontwikkelings- en verdichtingskansen langs de huidige rafelige randen van de Ring, als nieuwe voorkant van de stad.
- Gezondheidswinst voor de bewoners van de dichtst bevolkte zone van Antwerpen door reductie van geluid, luchtvervuiling en groentekorten
- Meer dan 4 km overkapping met nieuwe ringparken, groene corridors en publieke ruimte.

3. Context en aanleiding

De afgelopen jaren heeft Team Intendant samen met de burgerbewegingen, de overheden en technische experten onderzoek verricht naar de overkappingsmogelijkheden en het verkeerssysteem op de Ring 1 Zuid. Er zijn daarbij belangrijke onderzoeksstappen gezet.

Zo was er een verkenning van het geoptimaliseerde gemengde systeem en het overkappingspotentieel in Borgerhout (2022), gecombineerd met studiewerk naar innovatieve constructietechnieken zoals boogconstructies (2023), een vergelijkende studie van gemengd en gescheiden verkeerssysteem (2025), en tot slot de verdere uitwerking van het geoptimaliseerde gemengde systeem voor de drie ringparken die ten grondslag ligt aan deze nota (2025-2026).

Momenteel bevinden we ons in een fase van convergeren. Deze nota brengt de inzichten uit al dat onderzoek samen en legt de inhoudelijke krijtlijnen vast voor de verdere ontwikkeling van de R1 Zuid tot een compact en werkend verkeerssysteem dat als basis dient voor een maximale overkapping en een samenhangend ringlandschap.

De nota presenteert zich als een ontwikkelingsvisie. Ze formuleert een duidelijke richting en legt inhoudelijke krijtlijnen vast, maar laat ruimte voor verder onderzoek, verfijning, aanpassing en besluitvorming in de volgende fasen. De ontwikkelingsvisie is gebaseerd op uitgebreid technisch en ruimtelijk studiewerk.

De Ambitienota Over de Ring en het Toekomstverbond

In 2016 werd de Ambitienota Over de Ring gepresenteerd. De nota was het resultaat van een intensief traject met vele gesprekken, workshops en werksessies met experten, overheden en internationale specialisten. Deze nota legde een kompas vast voor een ambitieuze stadsregionale transformatie waarin mobiliteit en leefbaarheid onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. De ambities betreffen onder meer het wegwerken van groentekorten, het verbeteren van luchtkwaliteit en geluidsreductie, het versterken van ecologische netwerken en het realiseren van een modal shift, met overkappingen van de Ring als belangrijk middel om dit te realiseren.

In maart 2017 werd dit perspectief politiek en maatschappelijk verankerd in het Toekomstverbond, een historisch akkoord tussen burgerbewegingen, overheden en projectpartners. Het Toekomstverbond maakte de overkapping van de Antwerpse Ring tot een breed gedragen ambitie: geen doel op zich, maar een middel om Antwerpen te ontwikkelen tot een gezonde, aantrekkelijke en competitieve stadsregio.

Sindsdien wordt stap voor stap gebouwd aan dit generatieproject. De eerste Ringparken zijn in uitvoering en de noordelijke ring wordt ondertussen rondgemaakt met de bouw van de Oosterweelverbinding. Daarbij worden ook de fundamenten voor de eerste overkappingen, van de in totaal 3 kilometer aan kapstukken, gebouwd. Vandaag ligt de focus op de zuidelijke ring, ook wel R1 Zuid, waar de zoektocht naar een optimaal verkeerssysteem mee bepaalt welke baten voor mens en milieu kunnen worden gerealiseerd.

■ BOEK OVER DE RING (2016)



■ WERKBANK 2 (2026)



De zuidelijke Ring als volgende grote leefbaarheidsopgave

De zuidelijke Ring en het gebruik ervan heeft sinds de aanleg in de jaren ’60 een ingrijpende transformatie ondergaan. Antwerpen en zijn haven zijn een cruciale schakel in het Europese transport- en logistieke netwerk. Als onderdeel van de TEN-T kernnetwerken verwerkt de R1 Zuid dagelijks enorme stromen van zowel regionaal als internationaal verkeer.

De economische groei van de haven en de stad heeft de voorbije decennia geleid tot een sterk toegenomen welvaart voor Vlaanderen, maar legt lokaal ook een grotere druk op de leefbaarheid door een sterk toegenomen verkeersdruk op de ring. Dit is een logisch gevolg van de strategische positie die Antwerpen inneemt, maar tegelijk een groeiende uitdaging voor de aanpalende wijken.

Met de voltooiing van de Oosterweelverbinding wordt de ring voor het eerst een echte, gesloten ring. Dat is een fundamentele omslag. Het verkeerssysteem begint anders te functioneren, namelijk als volwaardige ring in plaats van de huidige halve ring. Dit biedt nieuwe mogelijkheden om de verkeersstromen beter te verdelen en het systeem als geheel slimmer en compacter te organiseren. In het bijzonder het segment tussen de E19 en de Kennedytunnel ondergaat door deze omslag een significante verschuiving in gebruik en functie. Het is precies dit momentum dat de ambitie voor de R1 Zuid mee schraagt.

Waarom investeren in de zuidelijke Ringzone?

Investeren in de zuidelijke Ringzone is niet alleen wenselijk, het is ook urgent om verschillende redenen. Op korte termijn zijn renovaties en vervangingen van bruggen over de R1 Zuid nodig. De vraag is niet óf er geïnvesteerd wordt, maar hoe. Door die investeringen slim te koppelen aan een bredere toekomstvisie, kan elke ingreep bijdragen aan een beter verkeerssysteem én een hogere leefkwaliteit. Want de R1 Zuid is vandaag ook voor Vlaanderen een knelpunt. De ring telt structurele fileknelpunten die de bereikbaarheid van de haven en de stadsregio ondermijnen. Files die Vlaanderen jaarlijks miljarden aan verloren productiviteit en logistieke inefficiëntie kosten. Verkeersongevallen wegen zwaar op de maatschappelijke kosten. Samen met de Oosterweelverbinding verlaagt een compact en werkend verkeerssysteem op de R1 Zuid beide.

Tegelijk biedt het de mogelijkheid om de negatieve effecten die gegroeid zijn sinds de aanleg in de jaren ’60 aan te pakken. Door de geluidsoverlast, de luchtvervuiling en de groentekorten te verminderen krijgen de vele bewoners in het dichtsbevolkte stuk rondom de ring een aanzienlijke verbetering van hun leefkwaliteit. Daarnaast versterkt een maximaal overkapte R1 Zuid met een vlotter verkeerssysteem de concurrentiekracht van Antwerpen en daarmee ook Vlaanderen als regio. Slim asset management, een vlotter en veiliger verkeerssysteem, gezondheid en economische aantrekkingskracht wijzen hier in dezelfde richting.

4. Doelstellingen voor R1 Zuid

De ontwikkelingsvisie voor de zuidelijke Ring vertrekt vanuit een drieledig kader waarbij een aanpassing van het verkeerssysteem kansen biedt voor leefkwaliteit en realiseerbaarheid een belangrijke randvoorwaarde is. Voor elk van deze pijlers zijn doelstellingen ontwikkeld in samenwerking met alle partners, vertrekkend van de Ambitienota Over de Ring (2016) en de afgelopen jaren in projectteams en werkbanken verder verfijnd en verscherpt specifiek voor de zuidelijke ring.

De drie pijlers zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: een compact, veilig en werkend verkeerssysteem verbetert de mobiliteit, vermindert de ruimtelijke impact van de infrastructuur en boekt zo ruimtewinst. Dat verbeterde verkeerssysteem en die ruimtewinst verkleinen samen de negatieve effecten op gezondheid zoals lucht, geluid, en scheppen tegelijk de voorwaarden voor een maximaal overkappingspotentieel. Die overkapping is op haar beurt een hefboom voor een gezondere, groenere en beter verbonden ringzone.

Hieronder vatten we de doelstellingen per pijler samen. Voor uitgebreidere omschrijvingen en toetsingscriteria verwijzen we naar de ambitienota Over de Ring en doelstellingennota in de bijlage.



■ R1Z (FOTO VANUIT POSTHOFBRUG)

Leefkwaliteit

Naar een gezondere Ringzone

De herinrichting van de Ring met nieuwe parken en overkappingen moet de gezondheid verbeteren voor de bewoners in de wijken langs de ring. Daarbij gaat de luchtkwaliteit omhoog en de geluidsoverlast daalt. Door zorgvuldige inpassing van tunnelmonden en op- en afritten kan ook een belangrijke bijdrage geleverd worden aan de luchtkwaliteit. Waar een kap niet mogelijk is, kunnen andere ingrepen ingezet worden zoals aangepaste wegdekken, begroeide bermen en geluidsschermen.

Naar een verbindende Ringzone

De ringzone moet wijken die vandaag gescheiden zijn opnieuw verbinden via nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen langs én over de ring, inclusief radiale verbindingen richting de omliggende buurten. Bestaande verbindingen zoals het ringfietspad en het singelfietspad worden versterkt. Door ook andere barrières zoals het spoor, de Singel en grote gesloten percelen te verzachten, ontstaan nieuwe mogelijkheden voor fijnmazige verbindingen tussen de ring en de wijken aan weerszijden van de Ring.

Naar een groenere en ecologisch waardevollere Ringzone

Het project moet de groentekorten van aangrenzende buurten en wijken substantieel verlichten of elimineren. Door groene overkappingen te realiseren en de toegankelijkheid van bestaande groene snippers in de ringzone te verbeteren, kunnen grote delen van deze tekorten opgevangen worden. Nieuwe verbindingen over de ring naar bijvoorbeeld het Rivierenhof, het Middelheimpark of tussen park Brialmont en het Brilschanspark kunnen kwaliteitsvolle publieke ruimtes voor sport, ontspanning en mentaal welzijn dichter bij de bewoners brengen.

Naast parkruimte biedt de ringzone ook kansen voor ecologisch waardevolle natuur. De overkapping versterkt het ecosysteem van de stadsregio door ontbrekende schakels aan te vullen en versnipperde groengebieden met elkaar te verbinden, zodat inheemse vegetatie en soorten zich vrij kunnen ontwikkelen.

Naar een klimaatadaptieve Ringzone

De invulling boven en naast de Ring moet meetbare verkoeling bieden in de zomer en overstromingsrisico in aangrenzende wijken voorkomen of maximaal beperken. De ringparken fungeren als stedelijke sponzen met natte zones, wadi's en opengelegde beken die water vasthouden en langzaam infiltreren in de bodem. Aaneengesloten boomkronen zorgen voor schaduwrijke luwtezones waar de temperatuur merkbaar lager ligt dan in de omgeving. Beplanting wordt samengesteld uit klimaatadaptieve soorten die bestand zijn tegen langere periodes van droogte én hevige neerslag. Zo ontstaat een klimaatadaptief én aantrekkelijk waterlandschap in de ringzone.

Naar een volwaardige publieke ruimte met identiteit en programma

De nieuwe parken en overkappingen zijn drager van bestaande en nieuwe lokale en regionale ankerprogramma's. De zone rond de R1 Zuid herbergt nu al meerdere regionale ankerpunten, van De Singel en Antwerp Expo tot het Justitiepaleis en het Middelheimpark. Door na te gaan welke noden er zijn aan lokaal en bovenlokaal programma, kunnen nieuwe functies een kwalitatieve plek krijgen in de ringparken en op de overkappingen.

Naar een kader voor Ringstad

De heraanleg van de ringparken en bijkomende overkappingen van de zuidelijke ring vormen een hefboom voor kwaliteitsvolle stedelijke verdichting aan de nu vaak rafelige randen van de Ring. Ringstad maakt ruimte voor wonen, werken en voorzieningen op goed ontsloten locaties, met aandacht voor fijnmazige verbinding tussen de ringparken en de omliggende wijken, verdichting nabij multimodale knopen en een kwaliteitsvolle afwerking van de bebouwing langs de Ring. Dit nieuwe Ringlandschap vormt zo niet langer een achterzijde of barrière, maar wordt geflankeerd door voorkanten van nieuwe en bestaande stukken stad.

Verkeerssysteem

Naar een compact systeem

Een compact verkeerssysteem neemt minder ruimte in, vermindert verharding en verkleint de negatieve impact op de omgeving. Het is de ruimtelijke voorwaarde voor maximale overkapping en meer park op volle grond. Compactheid gaat hand in hand met leesbaarheid en efficiëntie. Een overzichtelijk systeem met minder infrastructuur biedt gebruikers meer comfort en levert tegelijk meer ruimte op voor mens en natuur in de zone rondom de R1 Zuid.

Naar een veilig systeem

Het verkeerssysteem moet het risico op schade aan gebruikers zoveel mogelijk beperken, zowel in als buiten een tunnel. Bij incidenten moeten hulpdiensten de situatie vlot kunnen bereiken en weggebruikers op een veilige en beheersbare manier in veiligheid kunnen brengen. De integratie van een verkeersmanagementsysteem en andere preventieve maatregelen kunnen de veiligheid verder verhogen.

Naar een leesbaar systeem

Gebruikers moeten het verkeerssysteem op elk moment en op elk deel van het netwerk intuïtief kunnen begrijpen en er vlot gebruik van kunnen maken. Een helder en leesbaar systeem verhoogt zowel de veiligheid als het rijcomfort.

Naar een flexibel en robuust systeem

Het verkeerssysteem moet onder alle omstandigheden blijven functioneren, zowel bij normale verkeersstromen als bij verstoringen zoals ongevallen of onverwachte pieken in de vraag. Robuustheid en flexibiliteit zijn daarbij complementair. Een robuust systeem garandeert een kwalitatieve verkeersafwikkeling, een flexibel systeem kan schommelingen in de vraag opvangen zonder te ontsporen.

Naar een efficiëntere doorstroming

Het verkeerssysteem moet de verwachte verkeersstromen vlot kunnen verwerken en gebruikers een aanvaardbare reistijd en een comfortabele rijervaring bieden. Een efficiëntere doorstroming vermindert files en draagt bij aan de bereikbaarheid van Antwerpen en zijn haven, wat zowel voor pendelaars als voor de regionale economie een rechtstreeks voordeel oplevert. Het systeem gaat hierbij uit van de afgesproken modal split 50/50.

Naar een toekomstbestendig systeem dat de modal split ondersteunt

Het verkeerssysteem moet zich kunnen aanpassen aan wijzigende noden en behoeften in de toekomst. Veranderende verkeersstromen, een verschuivende modal split en nieuwe evoluties in mobiliteit vragen een systeem dat niet vastgeroest zit in de keuzes van vandaag.

Een belangrijk ijkpunt daarbij is de ambitie van een modal split 50/50. Het project moet in zo groot mogelijke mate bijdragen aan een gelijkwaardige verdeling tussen autoverkeer en andere vervoersmodi. Dat vraagt maximale ondersteuning van multimodale knooppunten, kwalitatieve verbindingen voor zachte weggebruikers en een ambitieuze integratie van openbaar vervoer in de ringzone, met bijzondere kansen voor OV knooppunten aan meer regionale functies zoals Foorplein en de Singel.

Realiseerbaarheid

Naar een procedureel haalbaar project

De juridische procedures die voortvloeien uit de ruimtelijke en verkeerskundige keuzes mogen de verwachte realisatietermijn zo min mogelijk vertragen. Dat vraagt een proactieve afstemming met alle betrokken overheden en instanties en een planning die rekening houdt met de complexiteit van dit generatieproject.

Naar een technisch faseerbaar project

De ontwikkelingsvisie voor de zuidelijke Ring wordt opgedeeld in realistische, opeenvolgende fasen zodat deelprojecten tijdig kunnen worden gerealiseerd en geëvalueerd. Een heldere fasering minimaliseert risico's en laat bijsturing toe waar nodig. Daarbij wordt maximaal ingezet op afstemming met lopende en geplande projecten in de ringzone, zodat elke ingreep de toekomstige overkappingslogica ondersteunt.

Naar een bouwbaar project

De deelprojecten moeten uitvoerbaar zijn, rekening houdend met de bestaande infrastructuur, de bodemgesteldheid en de logistieke uitdagingen van bouwen in een complexe stedelijke en verkeerskundige omgeving.

Naar een economisch en maatschappelijk verantwoord project

Het project moet financieel en maatschappelijk in evenwicht zijn. De investeringen worden afgewogen tegen de baten op vlak van gezondheid, leefkwaliteit, bereikbaarheid en economische ontwikkeling. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse vormt daarbij een belangrijk instrument om keuzes te onderbouwen en prioriteiten te stellen.

■ WERF SCHIJNPARK (FOTO VANUIT KIJKTOREN INFOPUNT DEURNE)



5. Ontwikkelingsvisie voor R1 Zuid

De ontwikkelingsvisie voor de R1 Zuid vertrekt vanuit de overtuiging dat infrastructuur, landschap en stadsontwikkeling niet los van elkaar kunnen worden bekeken. Waar de zuidelijke Ring vandaag vaak functioneert als een versnipperd infrastructuurlandschap, ligt de uitdaging erin om opnieuw samenhang te brengen tussen verkeerssysteem, ecologie, publieke ruimte en stedelijke ontwikkeling.

Een compacter en slimmer georganiseerd verkeerssysteem vormt daarbij de basisvoorwaarde. Door infrastructuur efficiënter te organiseren, ontstaat ruimte om de negatieve impact van de Ring te verminderen en nieuwe verbindingen, overkappingen en groenstructuren mogelijk te maken. Zo groeit stap voor stap een samenhangend Ringlandschap dat niet alleen ecologische en landschappelijke kwaliteiten versterkt, maar ook nieuwe kansen creëert voor stedelijke ontwikkeling en kwalitatieve publieke ruimte.

De ontwikkelingsvisie wordt daarom gelezen vanuit drie nauw verweven lagen: het verkeerssysteem, het nieuwe parklandschap en het potentieel voor stedelijke ontwikkeling. De volgende pagina's beschrijven hoe die lagen vorm krijgen. Eerst via de verkeerstechnische onderbouw, daarna via de ruimtelijke uitwerking per ringpark. De keuzes in de onderbouw bepalen rechtstreeks wat mogelijk is in de bovenbouw.

■ OVERZICHT ONTWIKKELINGSVISIE



■ OVERZICHT NIEUWE VERKEERSSYSTEEM



Het verkeerssysteem

Compact, veilig en werkend verkeerssysteem

De infrastructuur van de R1-Zuid verkeert in een technisch en functioneel verouderde toestand. De ring werd grotendeels opgebouwd in de jaren ‘60 en ‘70, in een periode van sterke verkeersgroei en gefaseerde infrastructuuruitbreiding. Die historische groei heeft geleid tot een complexe en op veel plaatsen suboptimale weggeometrie: te krappe bochten in relatie tot de snelheid, te korte afstanden tussen op- en afritten, ontbrekende veiligheidsvoorzieningen zoals pechstroken, en een opeenstapeling van conflicterende verkeersstromen.

Tegelijk vervult de R1-Zuid een dubbele functie: ze verwerkt doorgaand interregionaal verkeer én ontsluit de stad Antwerpen via een dichte reeks aansluitingen. Die combinatie maakt de ring tot een van de drukst belaste en technisch meest complexe wegen van Vlaanderen en Europa. In de periode 2025-2026 werd een iteratief ontwerpend onderzoek opgestart om dit historisch gegroeide systeem grondig te herinrichten. Vertrekkend van een gedetailleerde analyse van de knelpunten op de huidige ring en rekening houdend met de nieuwe snelwegdynamiek door Oosterweel, werd stap voor stap een nieuw conceptontwerp uitgewerkt.

Daarvoor werden vijf opeenvolgende stappen doorlopen: een analyse van de bestaande verkeersveiligheidsproblemen, een capaciteitsbepaling via macromodelleringen met het Regionaal Verkeersmodel van Vlaanderen, de ontwikkeling van een verkeersveilig ontwerp conform het Vademecum Weginfrastructuur, een validatie via microsimulaties, en tot slot een kwantitatieve risicoanalyse van de geplande tunnelsegmenten. Doorheen dit hele proces werd de afstemming tussen de verkeerskundige onderbouw en de ruimtelijke bovenbouw, met de overkappingen en ringparken, continu bewaakt.

Knelpunten op de huidige ring

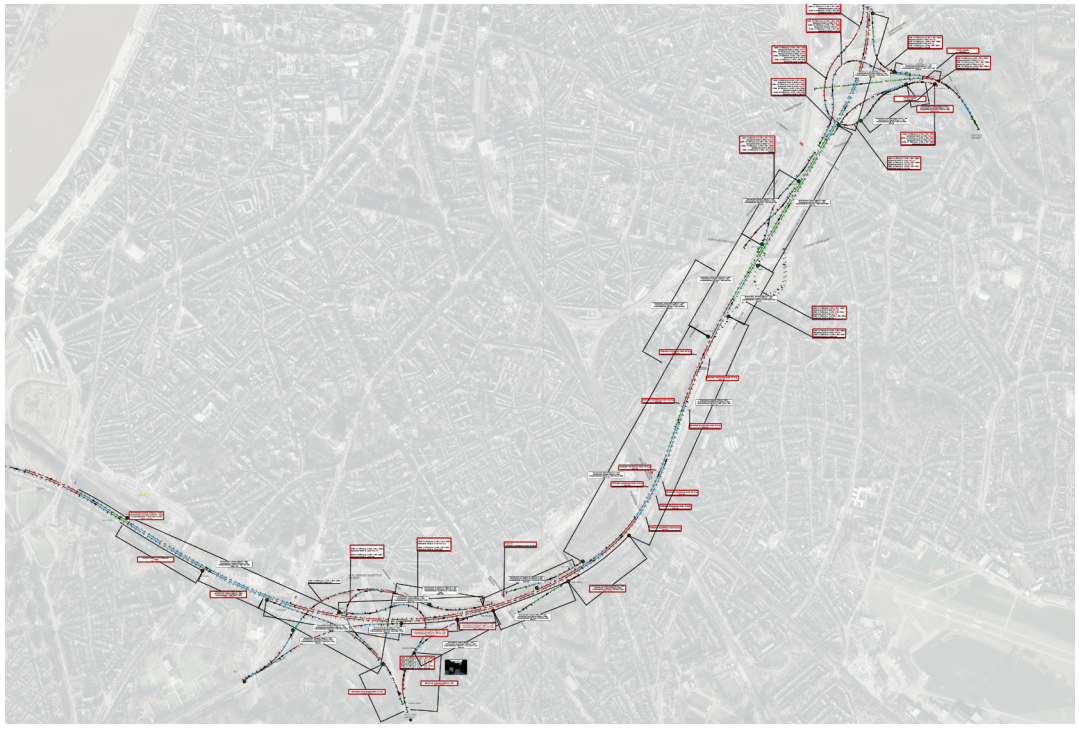
Een grondige analyse van de weggeometrie en de discontinuïteiten op de R1-Zuid tussen knoop E19 en knoop E313 bracht 47 discontinuïteiten en weggeometrische elementen in kaart. Van deze 47 voldoen er 16 niet aan de geldende normen, en werden 12 turbulentieafstanden als onvoldoende beoordeeld. Deze tekortkomingen zijn niet willekeurig verspreid, maar concentreren zich op een aantal specifieke knelpunten.

Knoop Oost (R1–E313) werd historisch ingericht als een turbineknoop, waarbij te krappe en inconsistente bochtstralen werden toegepast. De centrale as van en naar de Singel zorgt bovendien voor een linkse in- en uitvoegbeweging rechtstreeks op de E313, met als gevolg een te korte opeenvolging van discontinuïteiten in een kritische zone.

Ter hoogte van Plantin Moretus wordt de snelweg gekenmerkt door het ontbreken van een volwaardige pechstrook op meerdere locaties, onder meer onder de Zurenborg-, Borsbeek- en Posthofbrug en onder de aanwezige spoorwegbruggen. Daarnaast veroorzaakt een niet-conforme combinatie van invoegstrook en splitsingsvoorsortering aanzienlijke turbulentie in de verkeersstroom, met een verhoogd risico op ongevallen.

Van de 47 discontinuïteiten en weggeometrische knelpunten voldoen er vandaag 16 niet aan de geldende normen.

■ OVERZICHTSFIGUUR ANALYSE BESTAANDE TOESTAND WEGGEOMETRIE EN DISCONTINUÏTEITEN, DE RODE KADERS GEVEN NIET CONFORME SITUATIES WEER. (OVERZICHTSPLAN ZIE BIJLAGE)



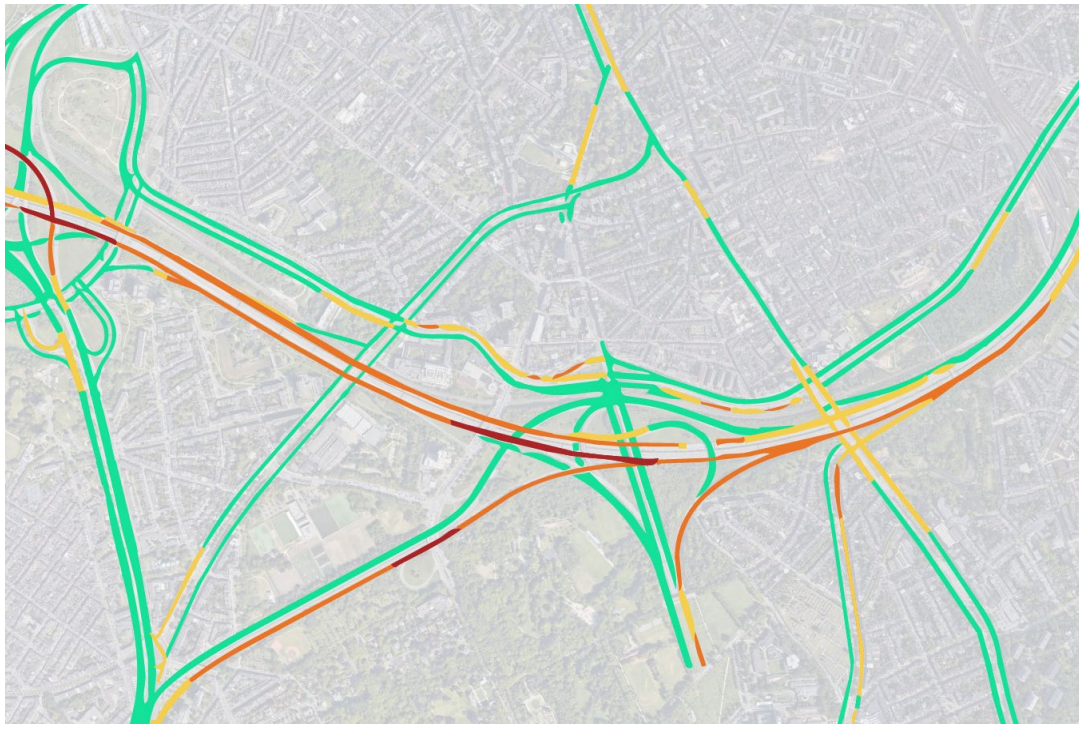
Knoop E19/A12 staat op de Vlaamse dynamische lijst van 286 gevaarlijke punten, met maar liefst drie locaties op de buitenring en één op de binnenring. De historische aanleg heeft geleid tot bochtstralen die niet conform de rijsnelheden zijn en een niet-conforme opeenvolging van samenvoegingen en afritten die in de spitsuren structurele fileopbouw veroorzaken.

Zone Mastvest ten slotte is beperkter van omvang maar telt ook een niet-conforme situatie ter hoogte van de oprit vanuit de Jan van Rijswijcklaan, die te dicht bij de uitrit richting de Leien is gesitueerd.

De rode draad doorheen al deze knelpunten is dezelfde. De vormgeving van de huidige knopen en aansluitingscomplexen in de zuidelijke ring hebben hun capaciteitsgrenzen bereikt. Een fundamentele herinrichting dringt zich op.

Op de huidige ring worden 12 turbulentieafstanden als onvoldoende beoordeeld.

■ TYPISCHE VERKEERSBEELD DONDERDAG 16U35 (BRON: HTTPS://WWW.GOOGLE.COM/MAPS)



Een verkeersveilig en compact ontwerp

Het nieuwe conceptontwerp werd opgebouwd conform de richtlijnen van het Vademecum Weginfrastructuur voor Europese hoofdwegen, het Vlaamse ontwerphandboek dat verkeersveiligheid, doorstroming en leesbaarheid als centrale criteria hanteert. De weggeometrie werd stap voor stap opgebouwd in een driedimensionaal CAD-model, waarbij zowel het dwarsprofiel als het lengteprofiel werden geoptimaliseerd.

De kernlogica van het ontwerp is compactheid in dienst van verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en overkapping. Door de verkeersstructuur te rationaliseren en discontinuïteiten te herpositioneren, ontstaat ruimte voor de kapstructuren — en kunnen tunnelmonden zo worden ingepast dat ze voldoen aan de vereiste veiligheidsafstanden. Enkele concrete ingrepen illustreren dit principe.

In knoop Oost werd de turbineknoop getransformeerd naar een compacte halve sterknoop, waarbij splitsingen en samenvoegingen zorgvuldig zijn gepositioneerd ten opzichte van de tunnelmonden van de overkapping ter hoogte van Borgerhout. Verkeer dat vanuit de E313 richting Plantin Moretus wil, wordt al in de knoop Oost afgeleid via een conform weefvak, zodat de rijrichtingen R1-Noord en E313 pas na de afrit Plantin Moretus worden samengevoegd in de open knoop.

In de zone Brialmont-Mastvest werden de splitsingen R1-Zuid/A12/E19 geoptimaliseerd en westwaarts verschoven om de verkeersveiligheid te vergroten, filevorming weg te werken en de overkapping van Ringpark Groot Brialmont mogelijk te maken en te maximaliseren. Weefvakken ter hoogte van Grotesteenweg en Plantin Moretus werden conform gedimensioneerd. Voor de spoorwegbruggen aan Berchem Station werd een hyperstatische brugoplossing uitgewerkt in afstemming met Infrabel, waarbij vijf doorgaande rijstroken en een weefvak, geflankeerd door een pechstrook, mogelijk zijn.

Het resultaat is een rijstrookschema dat over de volledige lengte van de ring (van de Kennedytunnel tot de kap Hof ter Lo) leesbaar, consistent en conform de normen is. Het nieuwe conceptontwerp lost alle 16 niet-conforme weggeometrische elementen en 12 onvoldoende turbulentieafstanden op die vandaag op de R1 Zuid aanwezig zijn, inclusief de nieuwe discontinuïteiten die de overkapping introduceert. Dit toont aan dat de R1 Zuid, als onderdeel van het Europese TEN-T kernnetwerk, met dit voorstel eindelijk voldoet aan de normen die voor een weg van dit kaliber gelden.

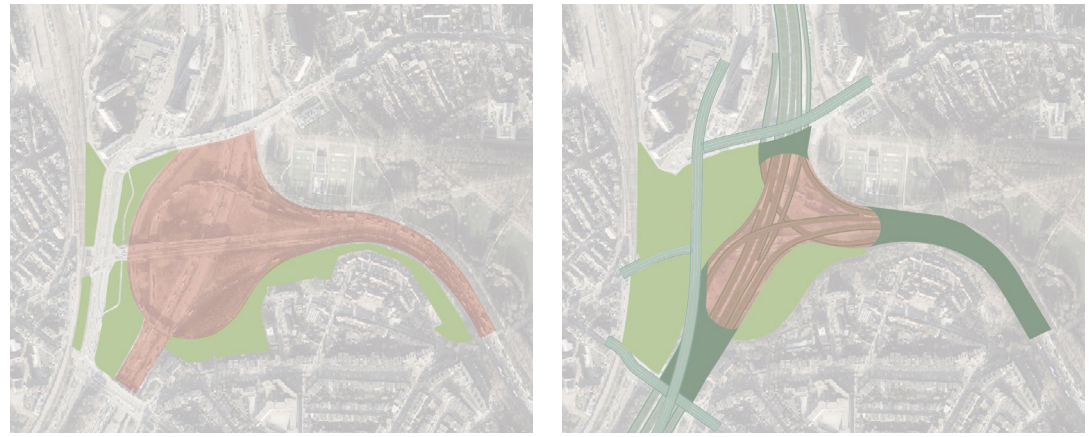
De herorganisatie van knoop Oost zorgt voor 10,4 hectare nieuwe, toegankelijke parkruimte op volle grond en een overkapping van 3 hectare.

■ VERGELIJKING VAN HET RUIMTEBESLAG VAN HUIDIGE VERSUS NIEUWE ASC BORGERHOUT

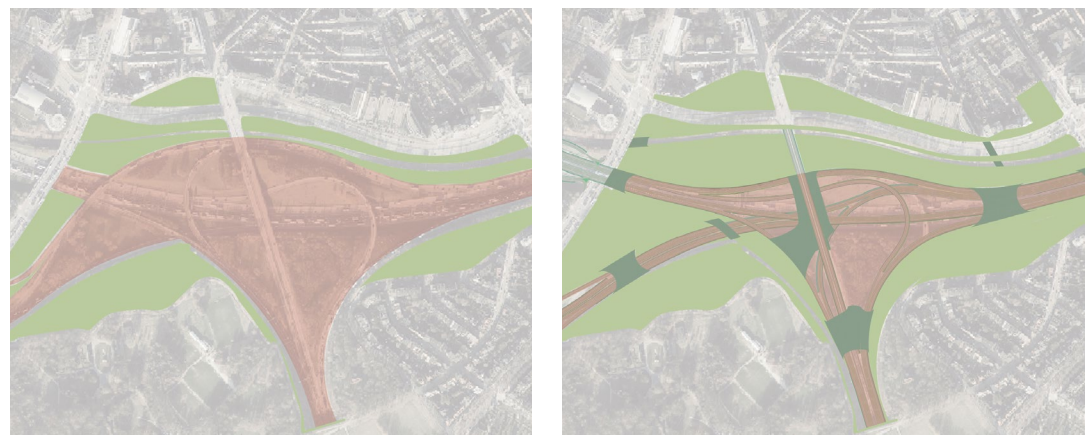


De herorganisatie van knoop R1-E19 zorgt voor 17,5 hectare nieuwe, toegankelijke parkruimte op volle grond en een overkapping van 3,5 hectare.

■ KNOOP R1-E313 HUIDIGE- EN TOEKOMSTIGE SITUATIE



■ KNOOP R1-E19-A12 HUIDIGE- EN TOEKOMSTIGE SITUATIE



Verkeersafwikkeling: voldoende capaciteit voor de toekomst

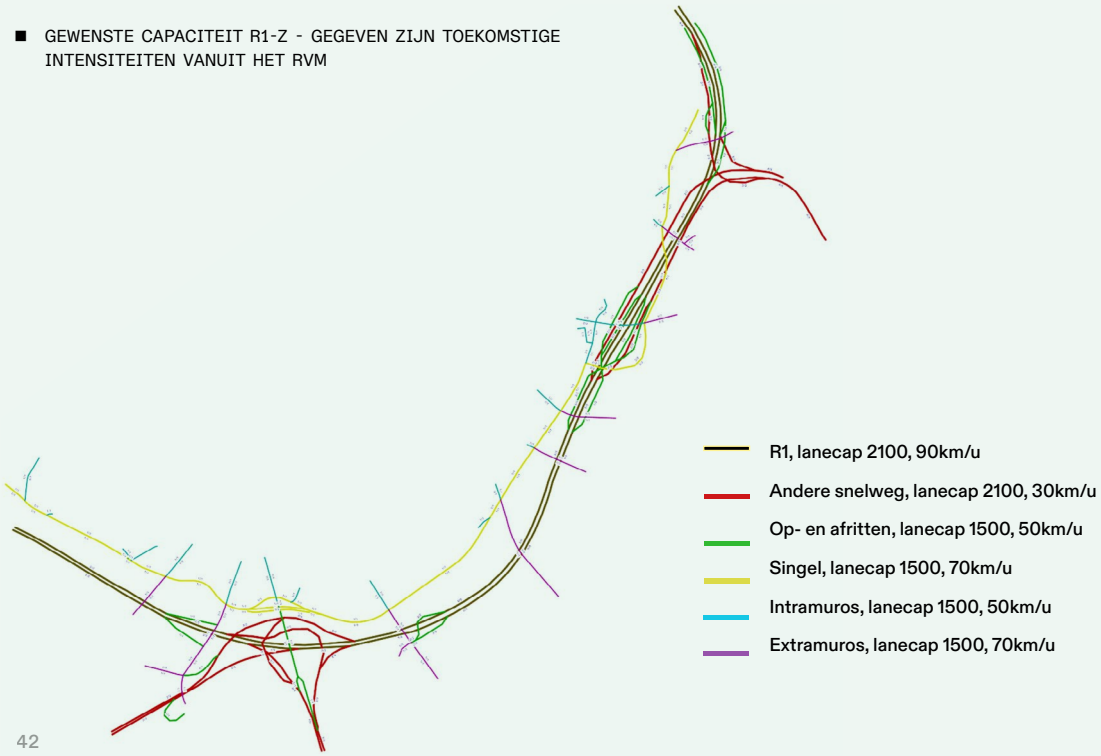
De capaciteit van het nieuwe ontwerp werd gevalideerd via macromodelleringen met het Regionaal Verkeersmodel van Vlaanderen, doorgerekend naar de planhorizon 2035. Daarbij werd uitgegaan van een scenario waarin de Oosterweelverbinding volledig in gebruik is en het Routeplan 2030 integraal is geïmplementeerd.

Een opvallende bevinding uit deze modellering is de herverdeling van het verkeer over de Ring en de Scheldekruisingen. De Kennedytunnel verliest een aanzienlijk deel van het doorgaande verkeer, dat zich herverdeelt over de R2-Liefkenshoektunnel en de Oosterweelverbinding. Tegelijk daalt de verkeersdruk op de doorgaande Singel: lokaal verkeer dat vandaag de ring vermijdt door via de Singel te rijden, keert terug naar de R1-Zuid nu de doorgaande druk er lager wordt. De R1-Zuid neemt zo steeds meer een stedelijke ringfunctie op.

Een tweede macromodellering, waarbij het geoptimaliseerde ontwerp van de R1-Zuid werd opgenomen als verkeersnetwerk, toont slechts beperkte verschuivingen ten opzichte van het basisscenario. Dit bevestigt dat het nieuwe ontwerp volgens het gehanteerde verkeersmodel voldoende capaciteit biedt om de verwachte verkeersstromen te verwerken zonder structurele overbelasting.

Microsimulaties valideerden dit beeld op het niveau van het hoofd- en het onderliggend wegennet. Voor het hoofdwegennet toont de simulatie een robuuste doorstroming met slechts beperkte en lokaal geïsoleerde turbulenties, voornamelijk ter hoogte van splitsingen en afritten. Voor het onderliggend wegennet (de Singel en zijn kruisende wegen) werden kruispunten ontworpen met voldoende afslagstroken voor een vlotte verkeersafwikkeling, inclusief conflictvrije fiets- en voetgangersoversteken. In beide spitsperiodes blijven de wachtrijen op de onderzochte kruispunten aanvaardbaar, zonder terugslag richting het hoofdwegennet.

■ GEWENSTE CAPACITEIT R1-Z - GEGEVEN ZIJN TOEKOMSTIGE INTENSITEITEN VANUIT HET RVM



Tunnelveiligheid en haalbaarheid van de overkapping

Als sluitstuk van het ontwerpproces werden veertien tunnelsegmenten (langer dan 250 meter) en kortere overkappingssegmenten onderworpen aan een kwantitatieve risicoanalyse conform de Nederlandse tunnelwetgeving en de Belgische en Vlaamse wet- en regelgeving, waaronder de Vlaamse Tunnelrichtlijn (VTR). De norm stelt dat de kans op dodelijke slachtoffers in een tunnelkoker niet groter mag zijn dan $0{,}1/N^2$ per kilometer per jaar.

De resultaten zijn eenduidig: alle veertien onderzochte overkappingen voldoen aan de geldende norm voor groepsrisico, ook bij de aanwezigheid van interne convergentie- en divergentiepunten. Voor deze punten werd een aanvullende verhoogde ongevalsfactor toegepast, conform de aanbevelingen van Rijkswaterstaat. De analyses bevestigen daarmee de technische haalbaarheid van de geplande overkappingen en de gekozen verkeersstructuur. Tunnelveiligheid vereist daarnaast een uitgebreid geheel aan tunnel technische installaties zoals verlichting, ventilatie, bediening en bewaking. Het uitvallen van die installaties kan leiden tot een verminderde beschikbaarheid en dus een verminderde doorstroming van het verkeer.

Één aandachtspunt springt uit de gevoeligheidsanalyse naar voor: benedenstroomse filevorming heeft een sterke en directe impact op de tunnelveiligheid. Voor de overkappingen ter hoogte van Ringpark Mastvest (tunnels 9 en 10) toont een hypothetische verdubbeling van de parameter benedenstroomse file een mogelijke normoverschrijding. Dit onderstreept het belang van een doelgericht operationeel verkeersmanagement als onmisbaar complement van de infrastructurele ingrepen, met toeritdosering, trajectcontrole en snelheidsbeperking, cf. de richtlijnen voor de noordelijke Ring en de Oosterweelverbdinding.

Het conceptontwerp vormt daarmee een technisch onderbouwde en uitvoerbare basis voor de drie ringparken die in het volgende hoofdstuk worden toegelicht. Verdere verfijning is noodzakelijk in de volgende ontwerpfases, met name op het vlak van detailontwerp van discontinuïteiten en de integratie van een volledig verkeersveiligheids- en tunnelveiligheidsdossier voor de volledige R1-Zuid. Een prioritaire stap daarin is de kwantitatieve risicoanalyse van het volledige tunnelsysteem als geheel. De individuele overkappingen zijn gevalideerd, maar de gecombineerde werking van alle segmenten samen moet nog bevestigd worden. Hier is een uitgebreid en diepgaand onderzoeksproces nodig in samenwerking met de tunnelautoriteiten.

Het nieuwe conceptontwerp lost alle 16 niet-conforme weggeometrische elementen en 12 onvoldoende turbulentieafstanden op. Ook de nieuwe overkappingen voldoen aan de normen van de geldende tunnelwetgeving.

Een samenhangend Ringlandschap

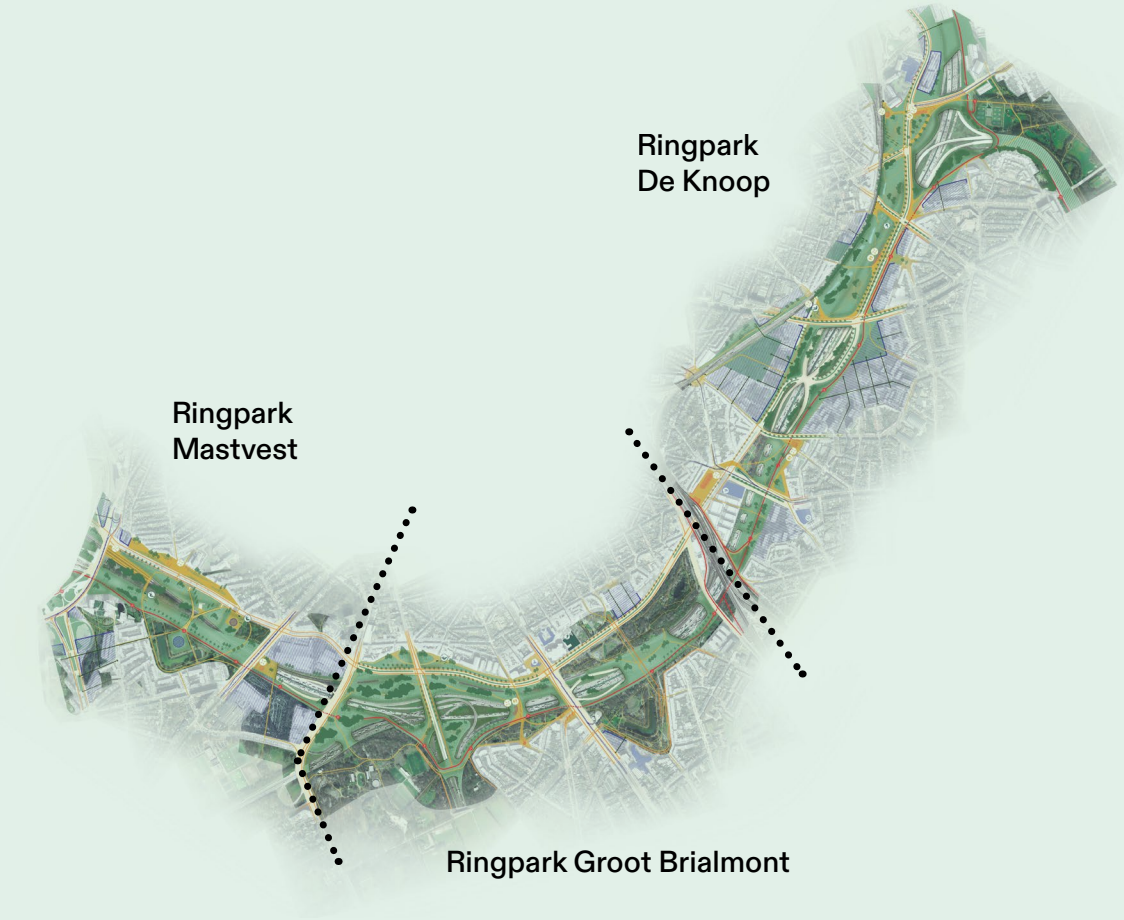
Vanuit alle expertise en kennis die vandaag aan tafel is gebracht, toont deze ontwikkelingsvisie voor de R1-Zuid aan dat een compact, veilig en werkend verkeerssysteem haalbaar is en dat dit systeem de ruimte creëert voor een ambitieus overkappingsprogramma. De verkeerskundige keuzes en de ruimtelijke ambities zijn twee zijden van dezelfde medaille. Elke ingreep in de onderbouw opent of sluit mogelijkheden in de bovenbouw.

De volgende paragrafen beschrijven per ringpark hoe die ruimtelijke mogelijkheden worden ingevuld. Welke overkappingen mogelijk zijn, welke parklandschappen en verbindingen ontstaan, en welke stedelijke ontwikkelingskansen zich aftekenen. De drie ringparken, De Knoop, Groot Brialmont en Mastvest, vormen samen de bouwstenen van een samenhangend Ringlandschap langs de volledige R1-Zuid.

Dat samenhangend Ringlandschap wordt gedragen door een aantal structurerende continuïteiten die over de grenzen van de afzonderlijke ringparken heen gaan. Het Ringfietspad en het Singelfietspad vormen samen met de belangrijkste radiale fietsverbindingen de ruggengraat van de bereikbaarheid en beleefbaarheid van de ringzone. Ze zijn geen lokale ontwerpkeuze per ringpark maar een systeem dat consequent en leesbaar door de hele R1 Zuid moet lopen. Hetzelfde geldt voor de ecologische verbindingen. De R1 Zuid vormt een cruciale schakel in een groter ecologisch groen en blauw netwerk dat reikt tot de aangrenzende ringparken Ringpark Zuid, Ringpark Het Schijn en het Rivierenhof. Water en groen als structurerende lagen vragen dan ook om een benadering die de drie ringparken overstijgt en bewaakt wordt doorheen alle vervolgfases van het ontwerp. Samen met andere reeds geplande parkontwikkelingen in de ringzone lossen de drie ringparken de groentekorten op in de aanpalende wijken langs de zuidelijke Ring.

De ontwikkelingsvisie legt voor elk ringpark de technische en ruimtelijke krijtlijnen vast, maar maakt op een aantal plaatsen bewust nog geen definitieve ontwerpkeuze. Waar varianten worden getoond, zijn dat technisch haalbare opties die elk een andere afweging maken tussen overkappingspotentieel, ruimtelijke kwaliteit en stedenbouwkundige logica. De getoonde varianten zijn het resultaat van verschillende werksessies en werkbanken en zijn niet limitatief. De keuze tussen die opties behoort niet tot de opdracht van deze nota, ze wordt gemaakt in een vervolgtraject van ontwerpend onderzoek, samen met een breder en meer gebiedsspecifiek stakeholderveld zoals bewoners, districten en lokale partners die de specifieke context van elk ringpark en de omliggende wijken van nabij kennen. Deze nota reikt een solide technisch en ruimtelijk vertrekpunt aan om dat ontwerpend onderzoek per ringpark op te starten en zo tot finale keuzes te komen.

De drie ringparken De Knoop, Groot Brialmont en Mastvest, vormen samen de bouwstenen van een samenhangend Ringlandschap langs de volledige R1-Zuid.

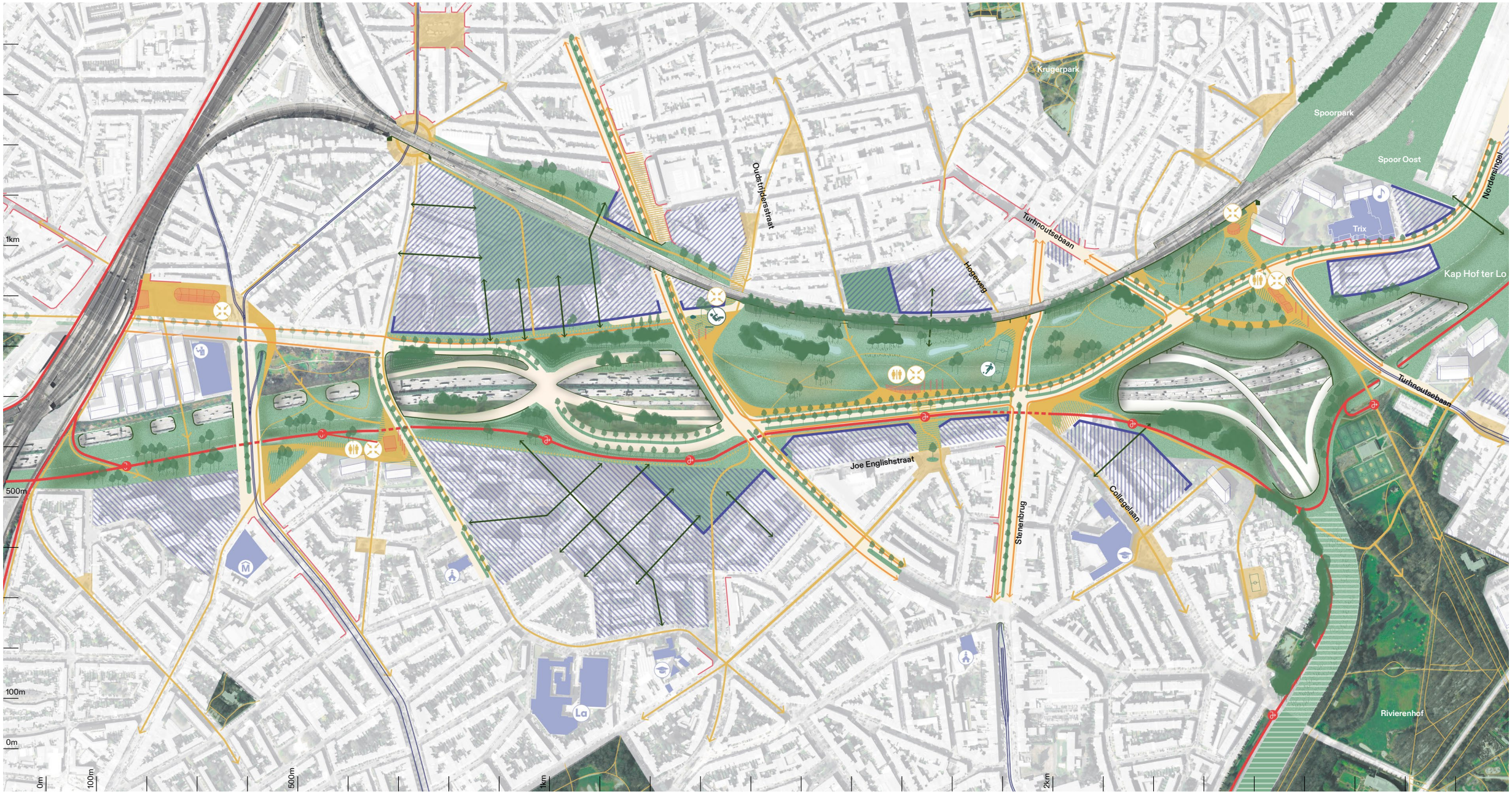


Leeswijzer plannen en snedes: De plannen en snedes in dit hoofdstuk zijn geschetst op conceptueel niveau, ter illustratie van de ruimtelijke logica en de haalbaarheid van het voorgestelde systeem. Afgeleide maten, hellingen en afstanden zijn indicatief en moeten in een volgende ontwerpfase verder verfijnd en gevalideerd worden. De donkergroene zones die het overkappingspotentieel tonen doen enkel een uitspraak over waar een overkapping ruimtelijk mogelijk is, niet welk constructietype. De eisen op vlak van brandweerstand en draagvermogen blijven open vragen voor het vervolgtraject.

Ringpark De Knoop

Het Ringpark De Knoop strekt zich uit van knoop Antwerpen-Oost (R1 – E313) tot aan de spoorbruggen ter hoogte van Berchem Station. Het park omvat drie samenhangende segmenten die elk een eigen ruimtelijke logica hebben maar samen één coherent parklandschap vormen.





Knoop E313 – R1

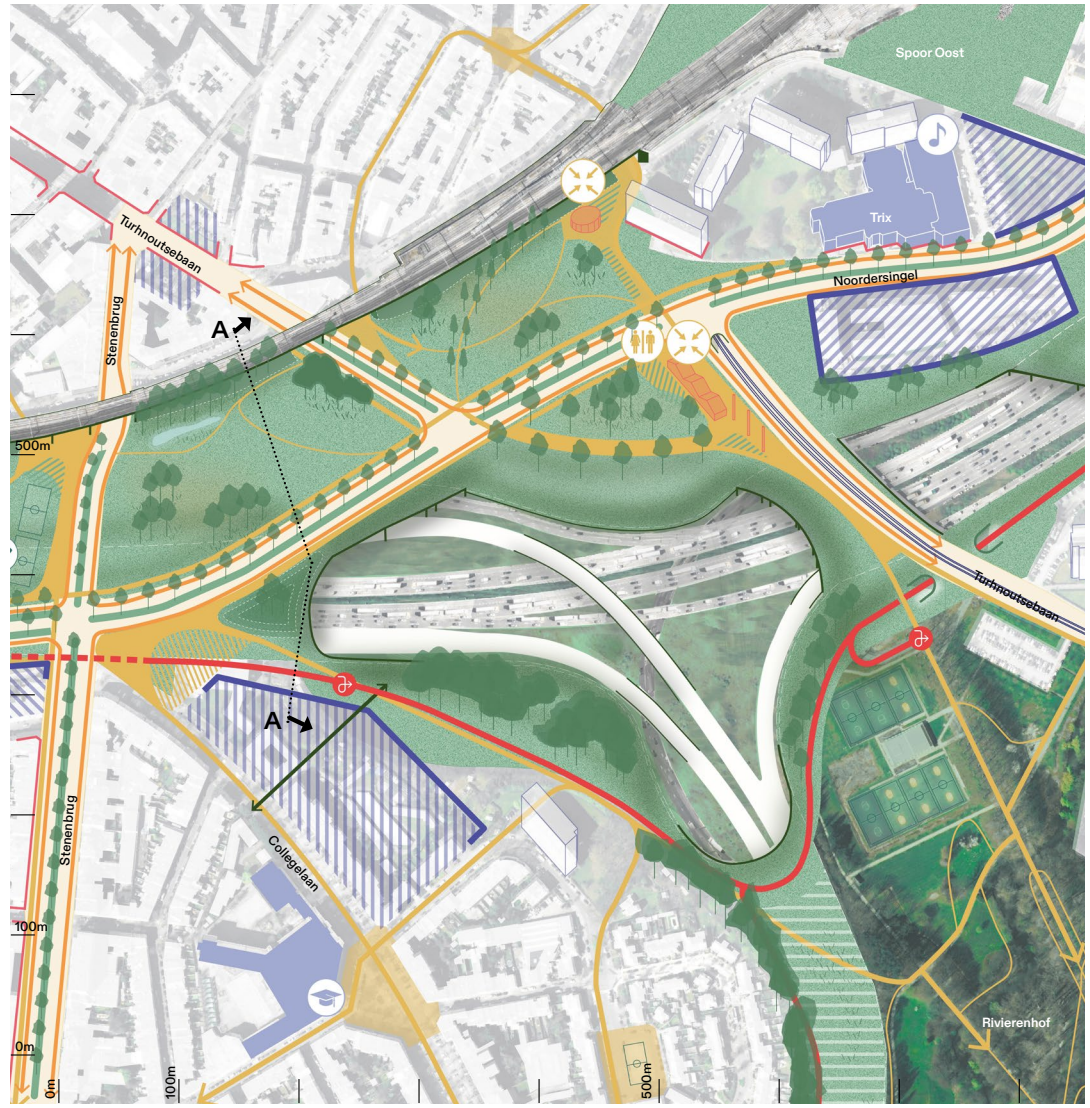


Het noordelijke segment van Ringpark De Knoop toont welke ruimtelijke kansen ontstaan wanneer de infrastructuur van de verkeerswisselaar R1/ E313 compacter en coherenter wordt georganiseerd. Wat vandaag nog een versnipperd infrastructuurlandschap is, kan zo evolueren naar een samenhangend geheel van publieke ruimtes, ecologische structuren en nieuwe verbindingen.

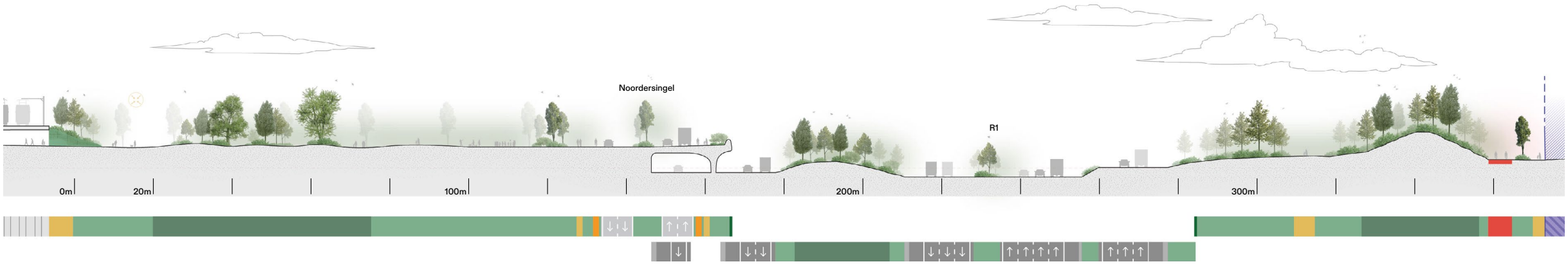
Aan beide zijden van de Ring ontstaat ruimte voor parken op volle grond, waar robuuste groenstructuren en ecologische relaties opnieuw versterkt kunnen worden. Langs de verschillende zijden tekent zich bovendien het potentieel af voor nieuwe stedelijke voorzieningen die verweven worden met het toekomstige Ringlandschap.
Tegelijk krijgt de historische as van de Turnhoutsebaan opnieuw betekenis als stedelijke verbinding tussen het Rivierenhof en de intramuroswijken. Een verbrede en vergroende oversteek over de R1 kan hier uitgroeien tot een herkenbare publieke ruimte die beide stadsdelen opnieuw met elkaar verbindt.

Binnen deze ontwikkelingslogica blijven verschillende configuraties mogelijk, zowel voor de organisatie van de infrastructuur als voor het verloop van het Ringfietspad. Deze worden verder onderzocht in samenhang met het aansluitende segment tussen Stenenbrug en Plantin en Moretuslei.

Aan beide zijden van de Ring ontstaat nieuwe ruimte voor parken op volle grond.



■ SNEDE A-A

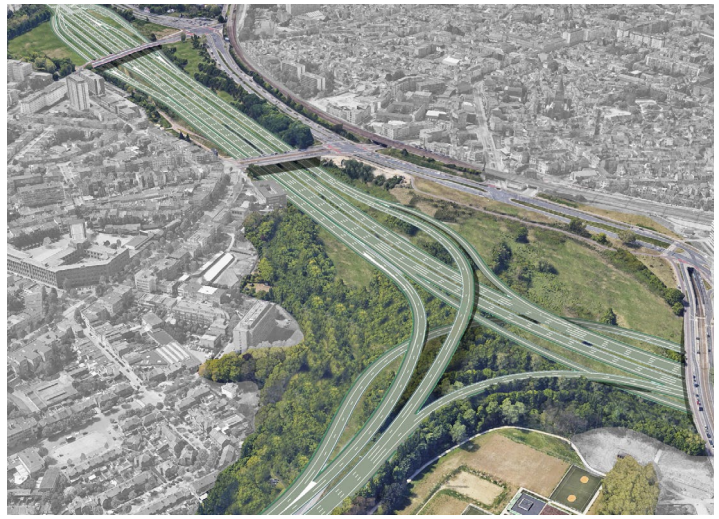


A. HUIDIGE SITUATIE
B. NIEUWE WEGINFRASTRUCTUUR
C. OVERKAPPINGSPOTENTIEEL
D. SCHETSVISIE NIEUW LANDSCHAP

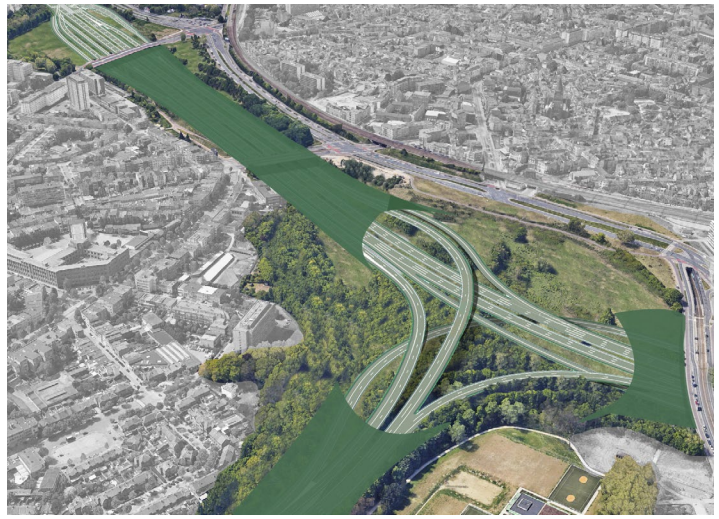
A →



B →



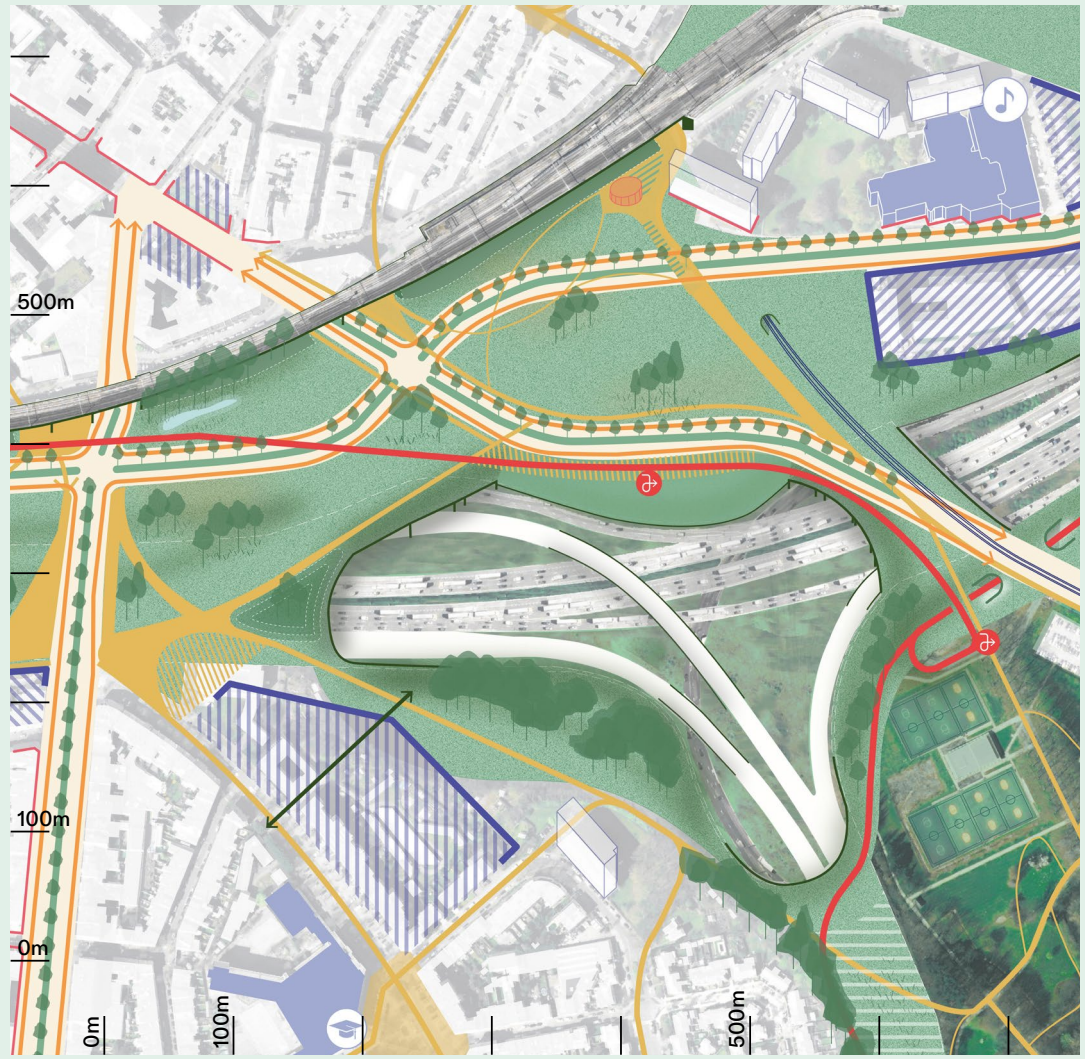
C →



VOLGENDE PAGINA: D ↓

Alternatieve configuratie #1

Dit alternatief combineert twee mogelijke benaderingen voor de omgeving van de knoop R1/ E313: enerzijds een enkel kruispunt tussen de Singel en de Turnhoutsebaan, anderzijds een Ringfietspad langs de noordelijke rand van de opening boven de knoop zelf.





"Geef ruimte aan zachte verbindingen."
deelnemer werkbank 31 maart 2026

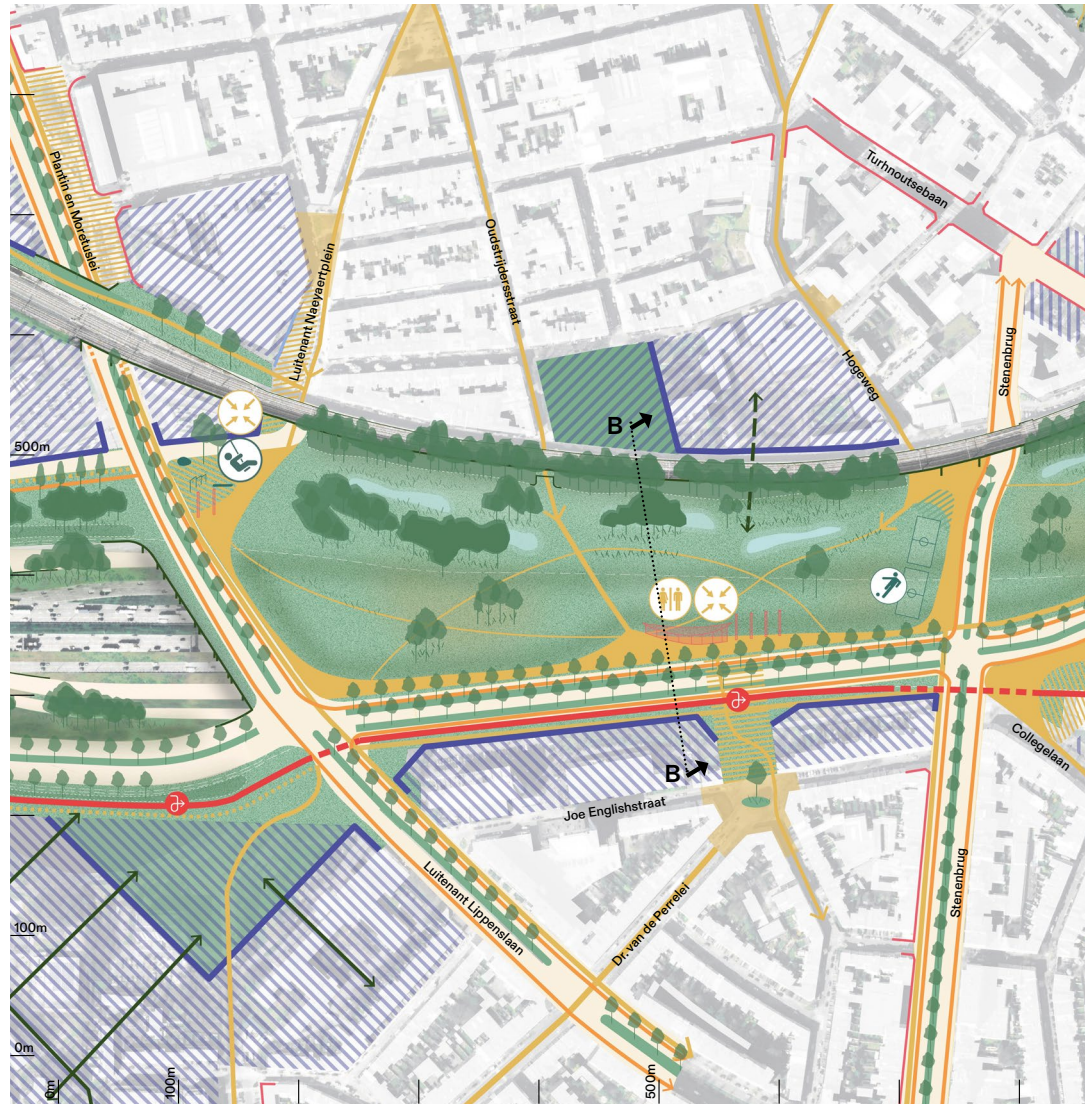
Zone tussen Stenenbrug en Plantin & Moretuslei



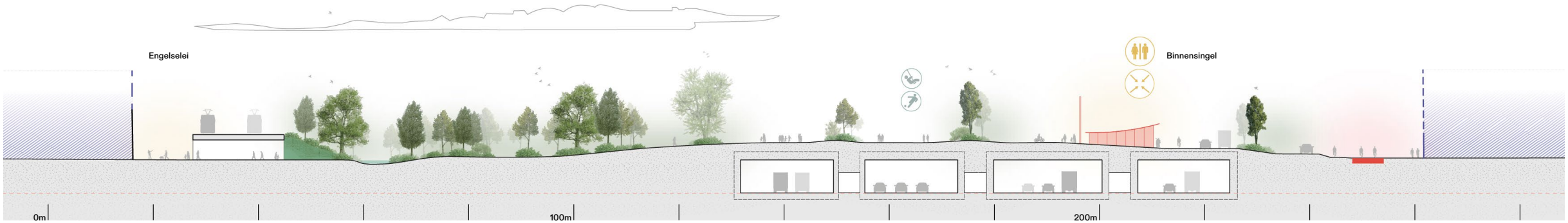
In dit segment wordt de snelweginfrastructuur vrijwel volledig overkapt, waardoor een samenhangend landschap van parken en publieke ruimtes kan ontstaan. De nieuwe groenstructuren spelen in op de groentekorten in de omliggende wijken, in het bijzonder aan de intramuroszijde, en vormen tegelijk een belangrijke schakel binnen het bredere Ringlandschap.

Een netwerk van fijnmazige verbindingen en 'nerven' onder het spoorlichaam maakt het gebied toegankelijk en verweeft de verschillende parkdelen met de omliggende buurten. Zo ontstaat een nieuwe ruimtelijke continuïteit over, langs en doorheen de infrastructuur. Langs de oostelijke zijde tekent zich potentieel af voor bijkomende stedelijke programma's die mee kunnen bijdragen aan een levendige en herkenbare rand van het park. Centraal ontstaat een genereuze publieke ruimte waar verschillende zachte verbindingen samenkomen en elkaar versterken. Tegelijk vraagt het behoud en de versterking van ecologische relaties bijzondere aandacht, onder meer ter hoogte van de Luitenant Lippenslaan.

De herorganisatie van het ASC Borgerhout vormt binnen dit geheel een belangrijke ruimtelijke hefboom. Verschillende configuraties voor het tracé van de Singel worden daarom verder onderzocht in samenhang met het parklandschap, het Ringfietspad en de ecologische verbindingen. Daarbij staat de zoektocht centraal naar een evenwicht tussen leesbare infrastructuur, stedelijke ontwikkeling, kwalitatieve publieke ruimte en landschappelijke samenhang.

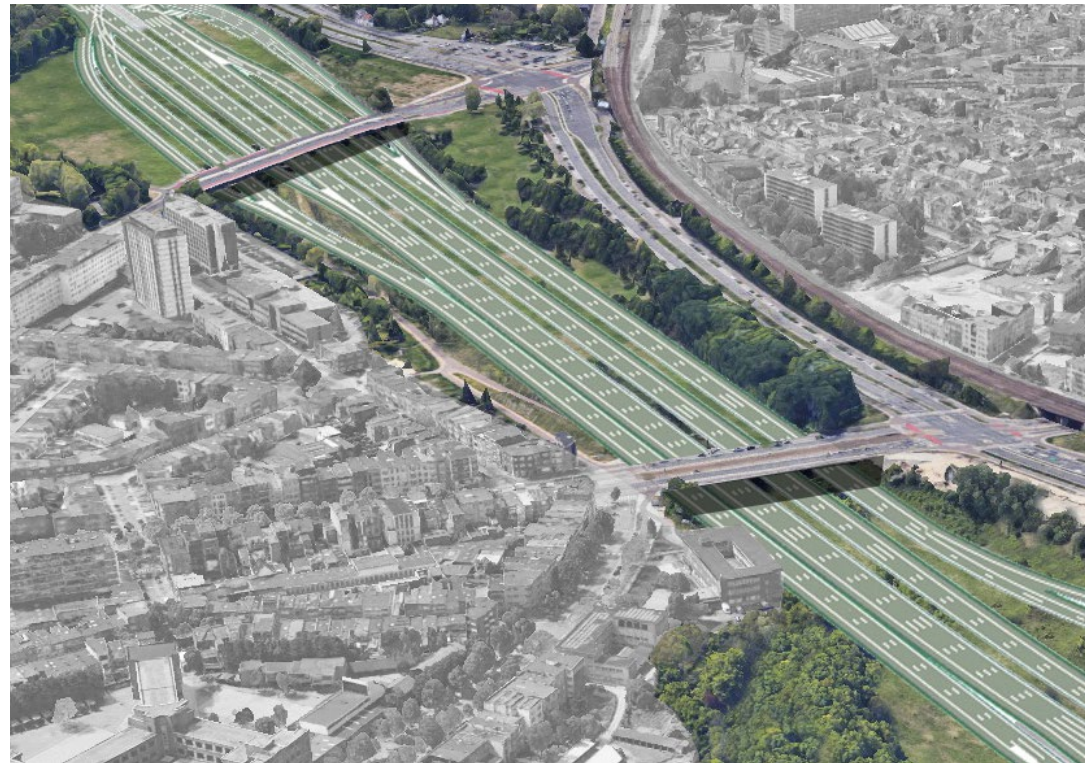


■ SNEDE B-B





A ↑



B ↑

C ↓



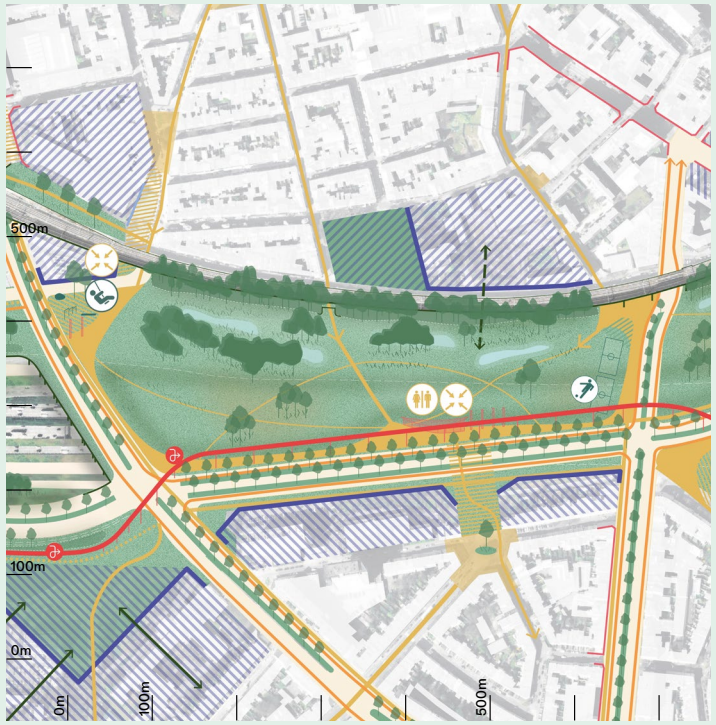
A. HUIDIGE SITUATIE
B. NIEUWE WEGINFRASTRUCTUUR
C. OVERKAPPINGSPOTENTIEEL
D. SCHETSVISIE NIEUW LANDSCHAP

VOLGENDE PAGINA: D ↓

De nieuwe groenstructuren lossen de groentekorten in de omliggende wijken mee op.

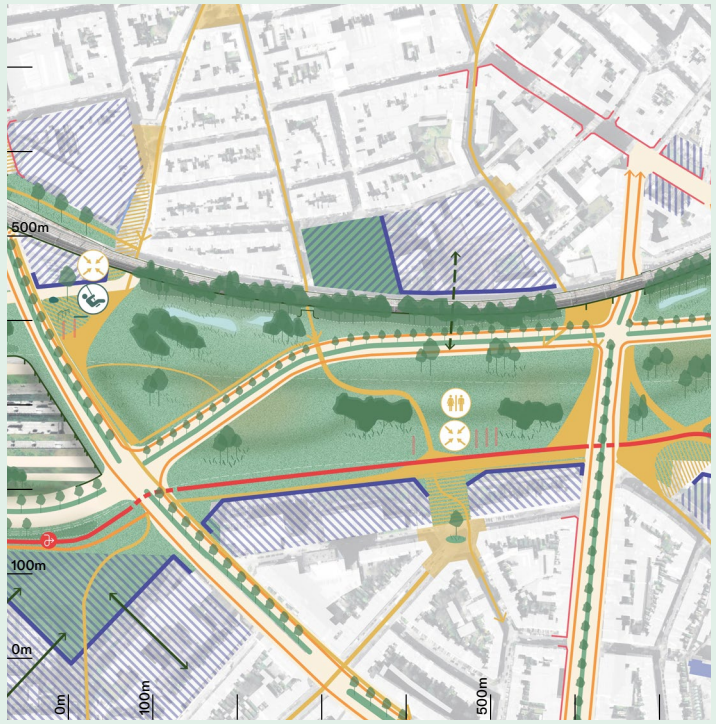
Alternatieve configuratie #1

De Singel ligt aan de zuid-oostzijde van het park. Het Ringfietspad loopt op een verhoogd viaduct langs de noordelijke rand van de Singel. De structuur van dit viaduct kan ruimte bieden aan diverse publieke voorzieningen.



Alternatieve configuratie #2

De Singel loopt langs de noordrand van het park en buigt ter hoogte van de zuidwestelijke hoek af om aan te sluiten op de configuratie van ASC Borgerhout. Het Ringfietspad volgt de zuidrand van het park en het nieuwe stedelijke front, als onderdeel van een continue ecologische verbinding.



Alternatieve configuratie #3

De Singel ligt aan de zuidzijde van het park. Het Ringfietspad kruist het park via een verhoogd viaduct, parallel aan de radiale as, en loopt verder via een talud langs het spoorlichaam. De viaduct- en fietshellingstructuur markeert een toegang tot het park en biedt ruimte aan publieke voorzieningen.



Alternatieve configuratie #4

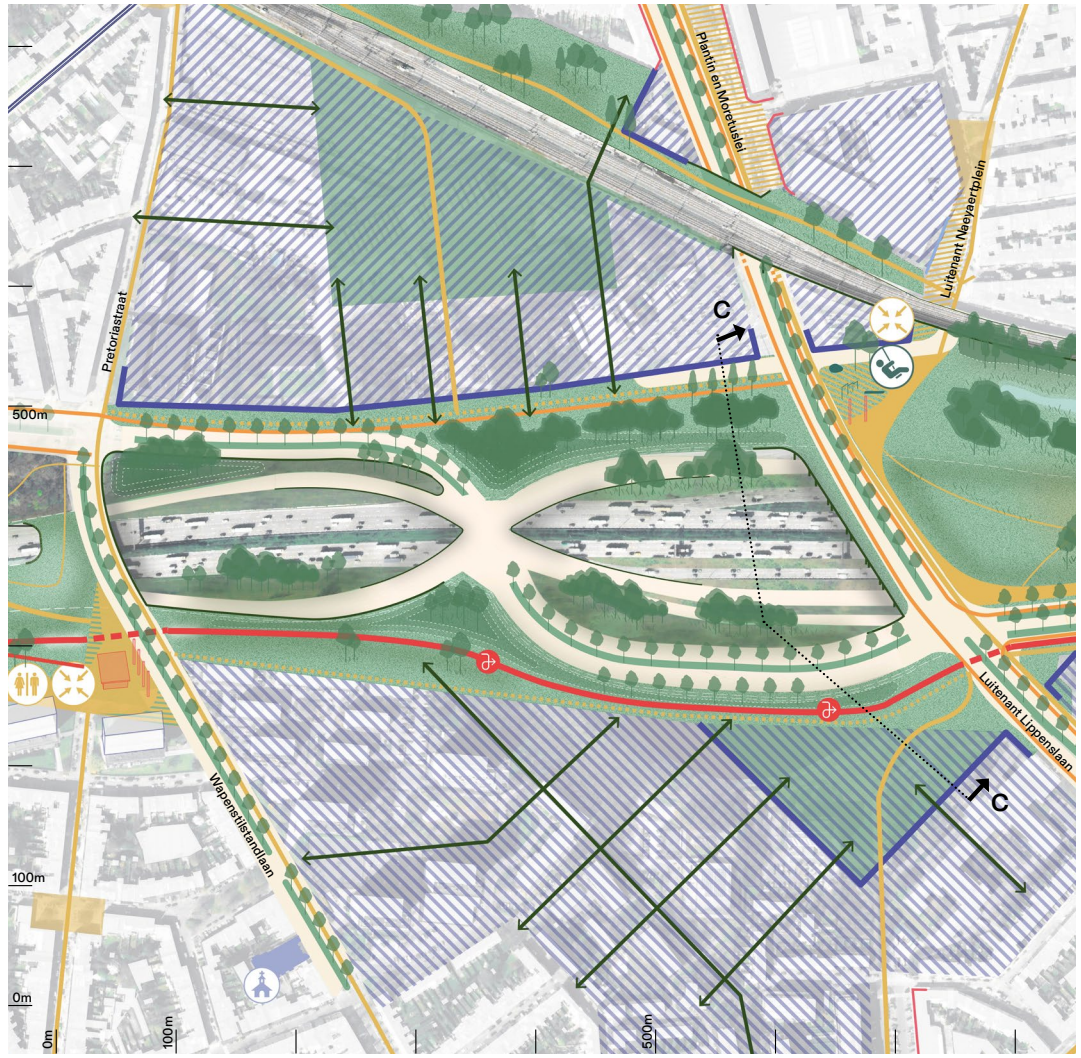
De Singel loopt boven op de overkapte snelweg, zodat maximaal park op volle grond kan worden gerealiseerd. Het Ringfietspad volgt de zuidrand van het park en het nieuwe stedelijke front, als onderdeel van een continue ecologische verbinding.



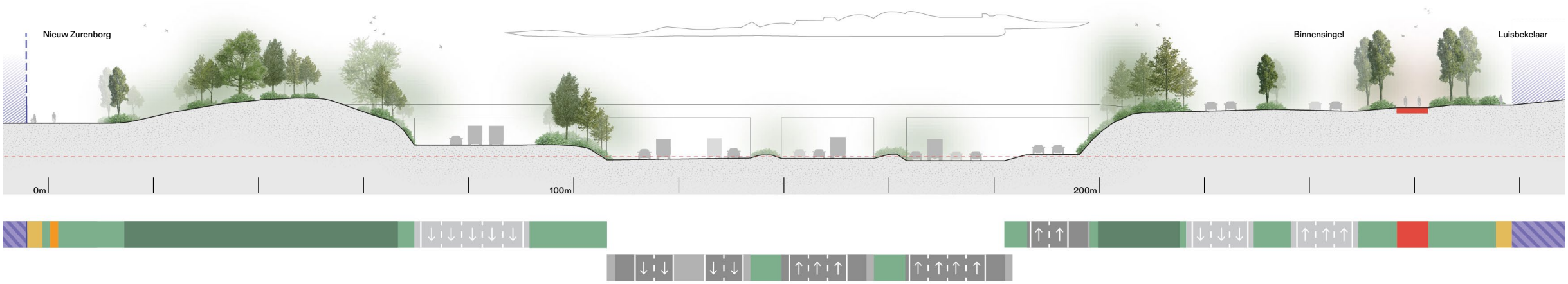
ASC Borgerhout



Het segment ter hoogte van het nieuwe aansluitingscomplex Borgerhout (Plantin & Moretus), tussen Zurenborgbrug en Plantin & Moretuslei, vormt een bijzonder aandachtspunt. Het nieuwe complex genereert extra verkeersdruk op dit segment, maar biedt tegelijk kansen om Nieuw Zurenborg kwalitatiever te ontwikkelen door de ruimte die ontstaat tot de snelweg en de Luisbekelaar beter af te schermen van de ring. Een ononderbroken overkapping is er vandaag niet mogelijk door de aanwezigheid van op- en afritten, maar de vraag welke optimalisaties en milderende maatregelen hier haalbaar zijn en of splitsen en samenvoegen in tunnels kan worden toegelaten om langere overkappingen mogelijk te maken verdient verdere verkenning, zoals verderop benoemd in de onderzoeksvragen. Ook een beperkte noordwaartse uitbreiding ter hoogte van de Zurenborgbrug, om de aansluiting met de wijk Nieuw Zurenborg te versterken, behoort tot de te onderzoeken mogelijkheden.



■ SNEDE C-C



Zone Groenenhoek

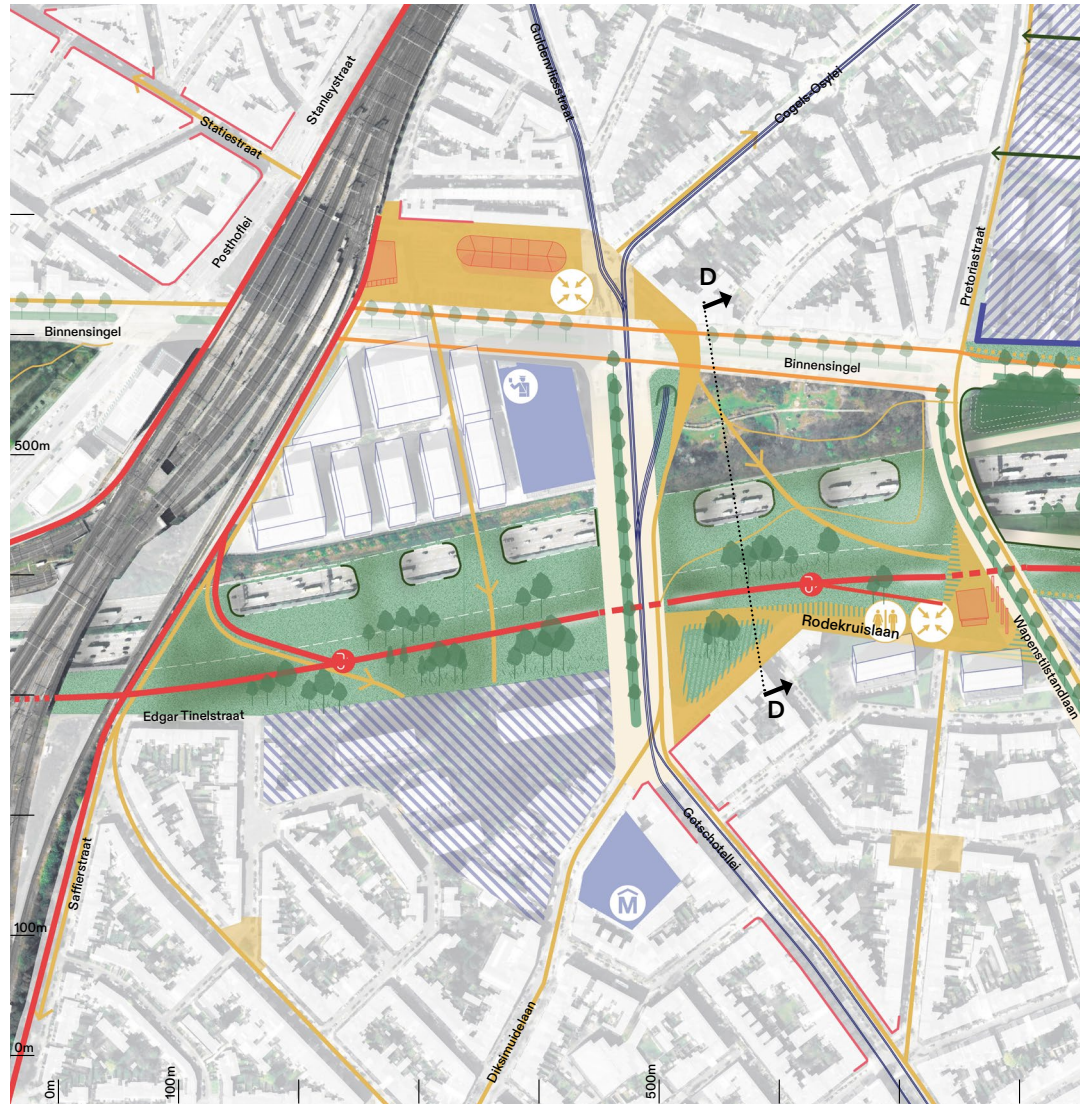


Het zuidelijke segment van Ringpark De Knoop voorziet in aanzienlijke overkappingen van de weginfrastructuur, waardoor nieuwe ruimte ontstaat voor groen, publieke ruimte en verbindingen in een sterk verstedelijkte omgeving. Omdat het stedelijke weefsel zich hier aan beide zijden van de Ring bevindt, ligt de nadruk op een fijnmazig netwerk van oversteekbare en leesbare verbindingen dat buurten opnieuw met elkaar verweeft.

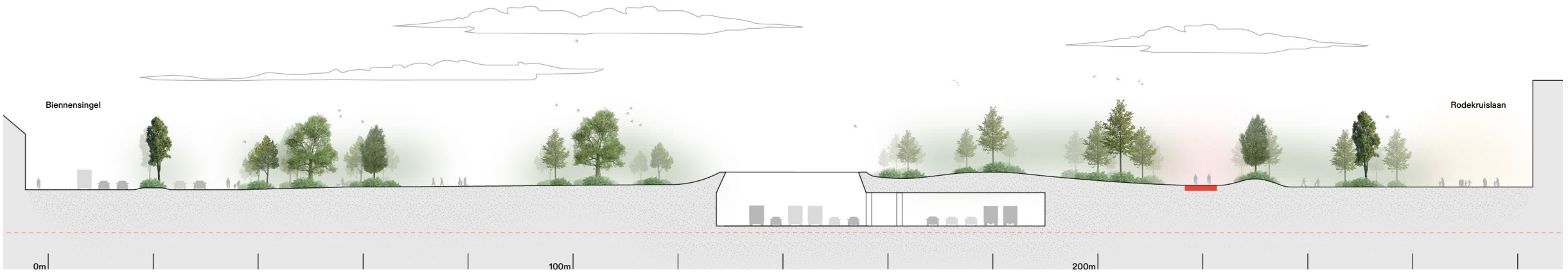
De nabijheid van de multimodale hub van station Berchem maakt van dit segment bovendien een cruciale schakel binnen het toekomstige mobiliteitslandschap van de stad. De organisatie van de verschillende verkeersstromen, waarbij bijzondere aandacht uitgaat naar fietsers en voetgangers, wordt daarbij niet louter als een technische randvoorwaarde benaderd, maar als een hefboom om de kwaliteit van de publieke ruimte en de stedelijke samenhang te versterken.

Binnen die logica kunnen in een vervolgtraject ook andere ingrepen onderzocht worden, vergelijkbaar met de transformatie van de Kolonel Silvertoplaan binnen Ringpark Zuid. De verdere verkenningen richten zich op verschillende configuraties van de overkappingen en hun relatie tot de onderbouw, met bijzondere aandacht voor leesbaarheid, verkeersveiligheid, multimodale bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Een fijnmazig netwerk van leesbare verbindingen kan buurten weer met elkaar verweven.



■ SNEDE D-D



A. HUIDIGE SITUATIE
B. NIEUWE WEGINFRASTRUCTUUR
C. OVERKAPPINGSPOTENTIEEL
D. SCHETSVISIE NIEUW LANDSCHAP

A →



B →



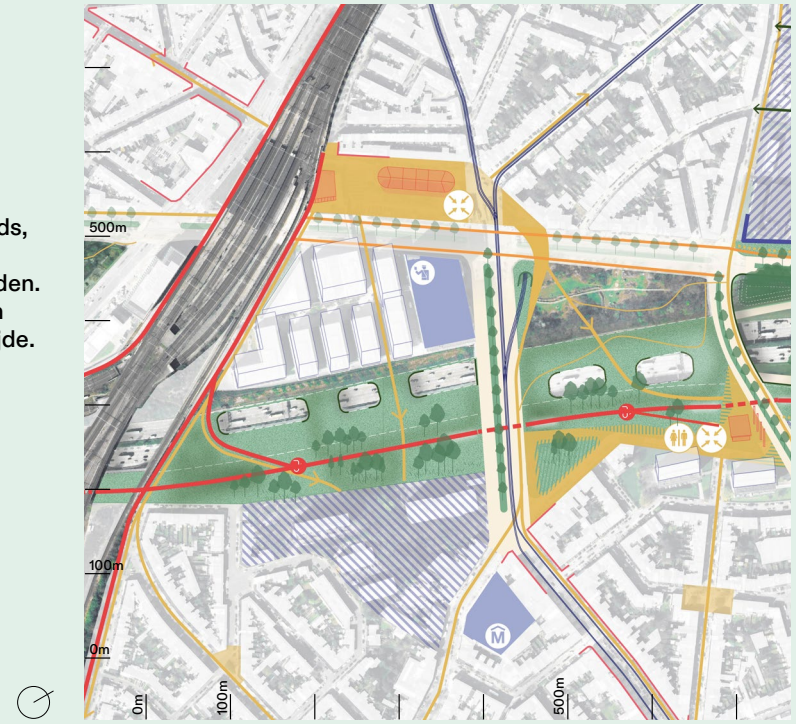
C →



VOLGENDE PAGINA: D ↓

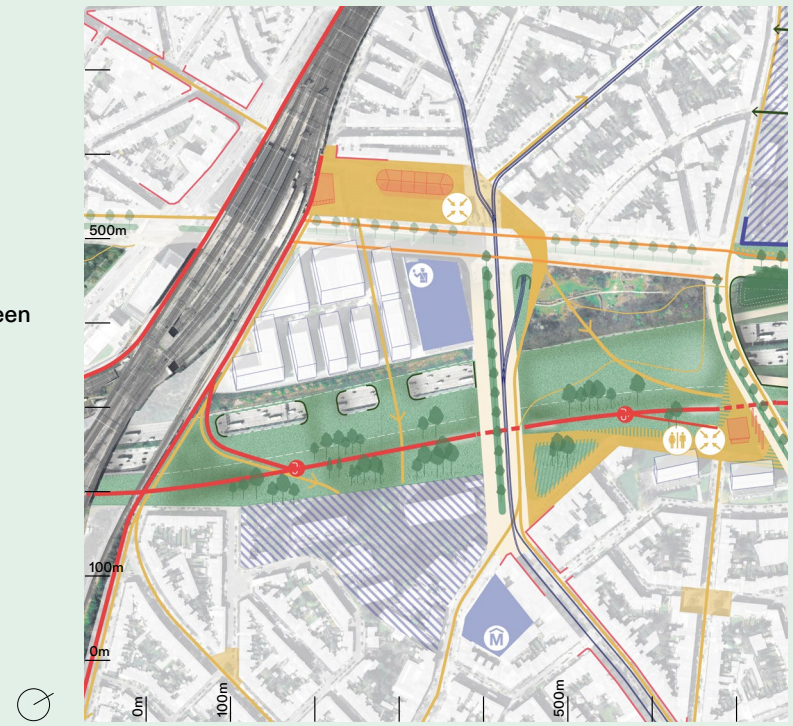
Alternatieve configuratie #1

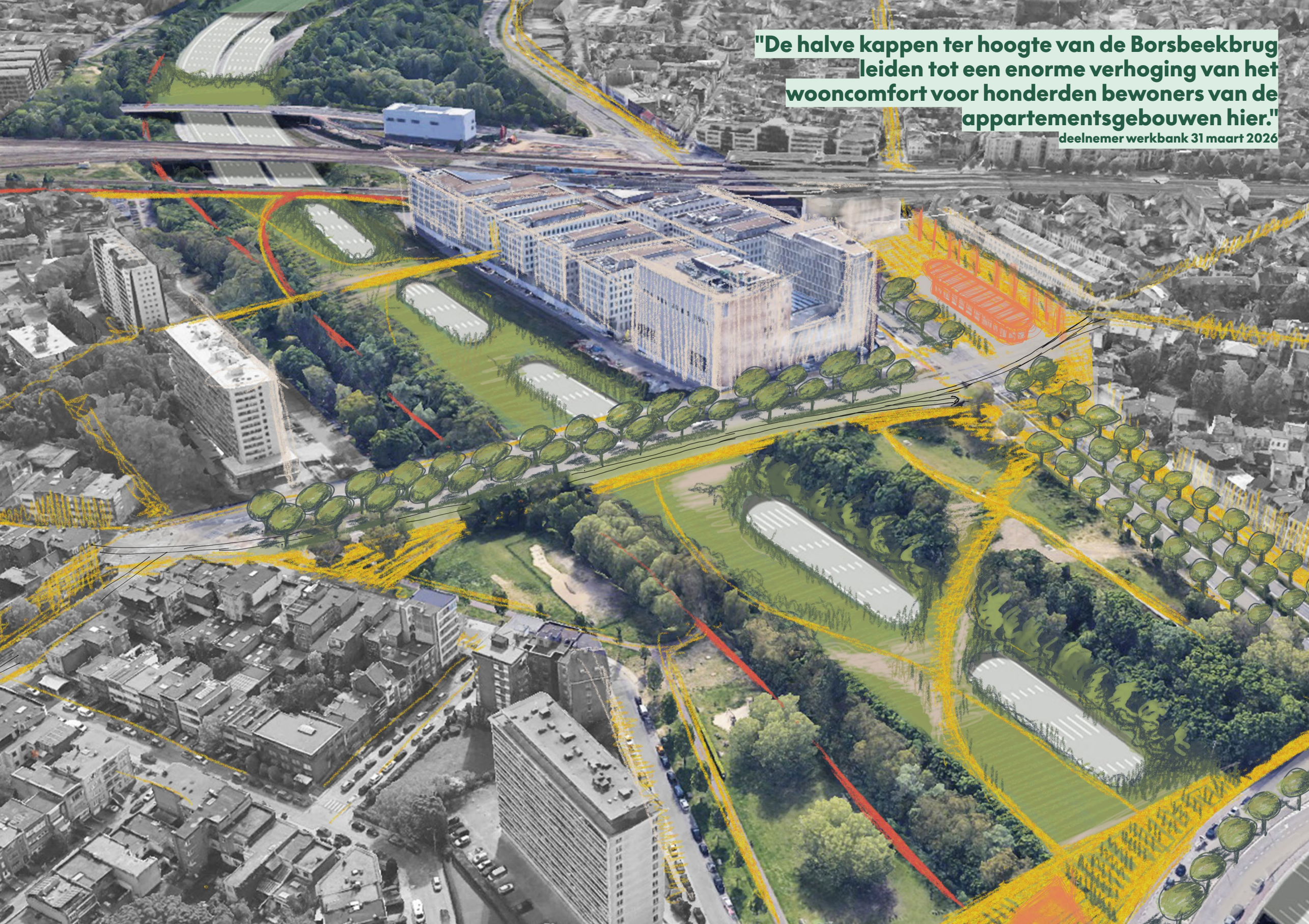
In deze configuratie gaat de binnenring tussen de Borsbeekse- en de Zurenborgbrug ondergronds, terwijl de openingen zich boven de buitenring bevinden. Dit creëert ruimte voor een groter park aan de noordzijde.



Alternatieve configuratie #2

Deze configuratie voorziet geen openingen tussen de Borsbeekse- en de Zurenborgbrug. Vanuit leefbaarheid is dit de ambitie, maar ze veronderstelt momenteel een afwijking van de geldende tunneveiligheidsnormen en moet dus eerst verder onderzocht en besproken worden.





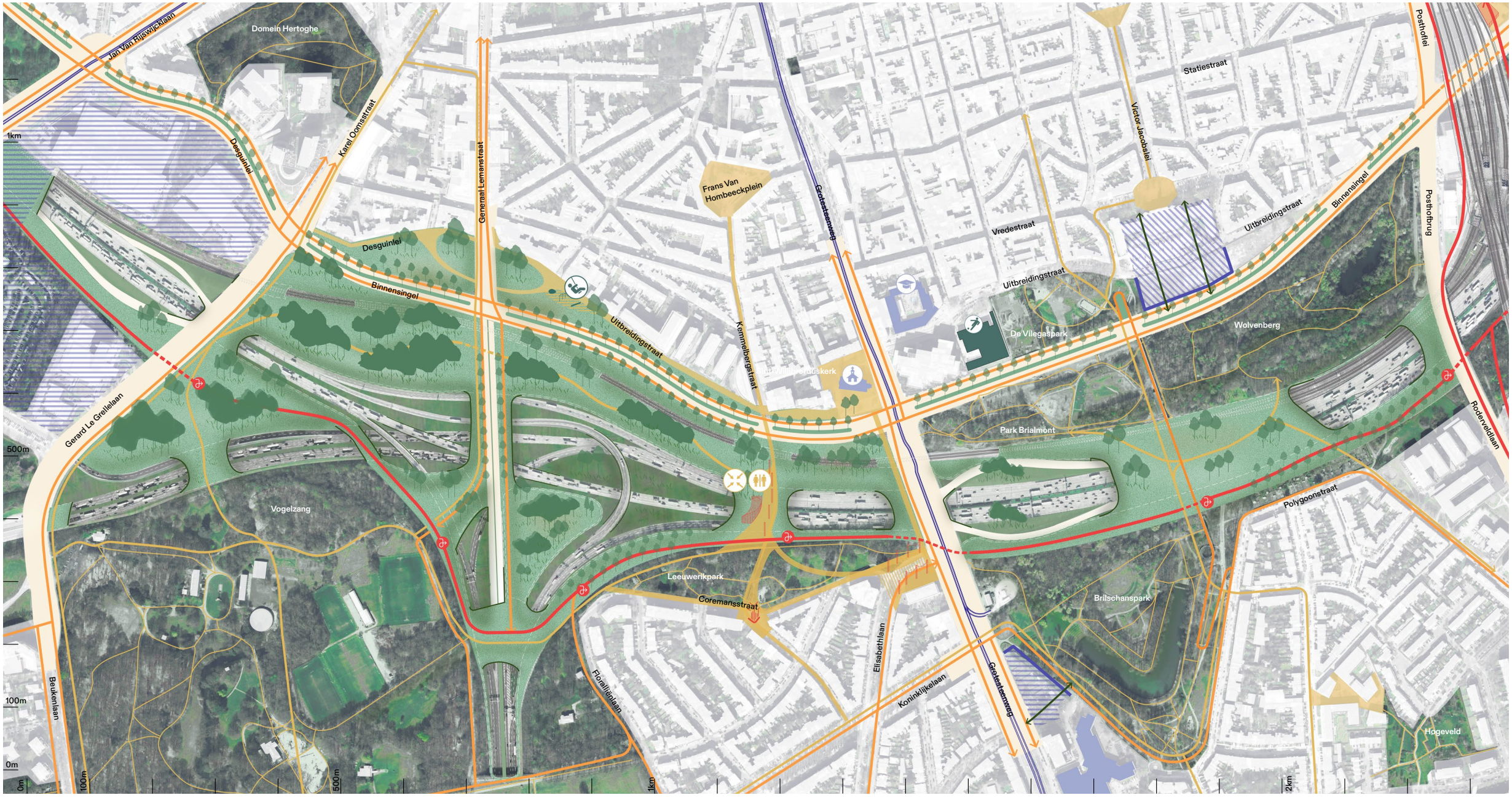
"De halve kappen ter hoogte van de Borsbeekbrug leiden tot een enorme verhoging van het wooncomfort voor honderden bewoners van de appartementsgebouwen hier."

deelnemer werkbank 31 maart 2026

Ringpark Groot Brialmont

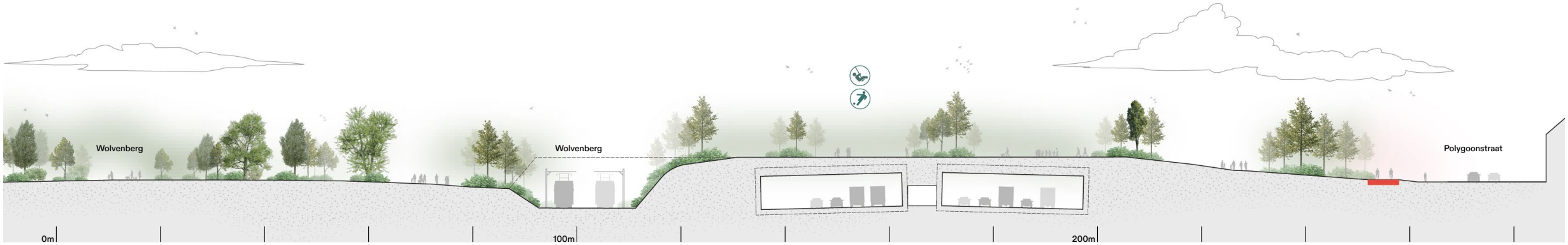
Het Ringpark Groot Brialmont strekt zich uit van de Posthofbrug bij Berchem Station tot aan de Gerard Le Grellelaan. Het omvat twee samenhangende segmenten met een sterk landschappelijk en ecologisch karakter.

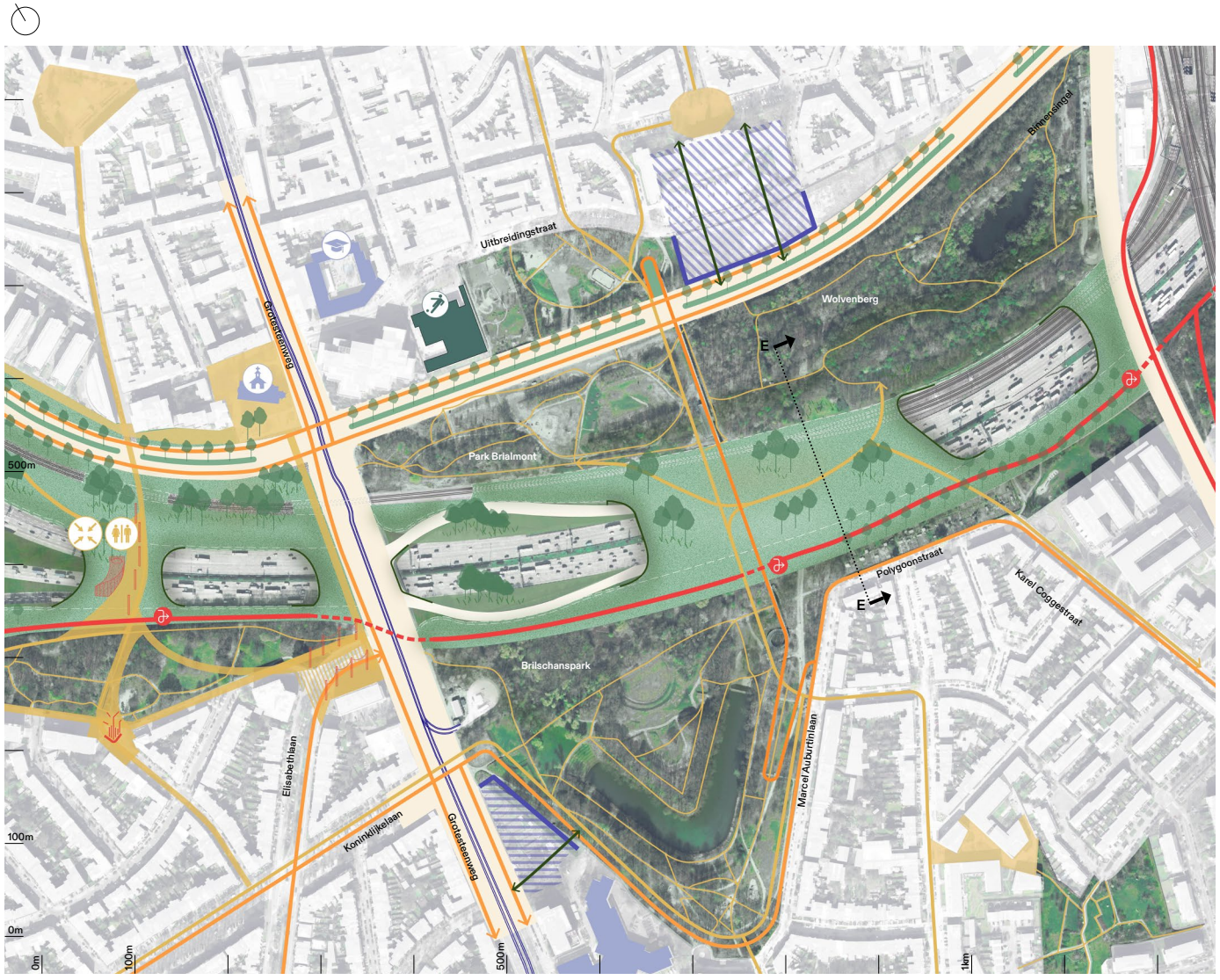


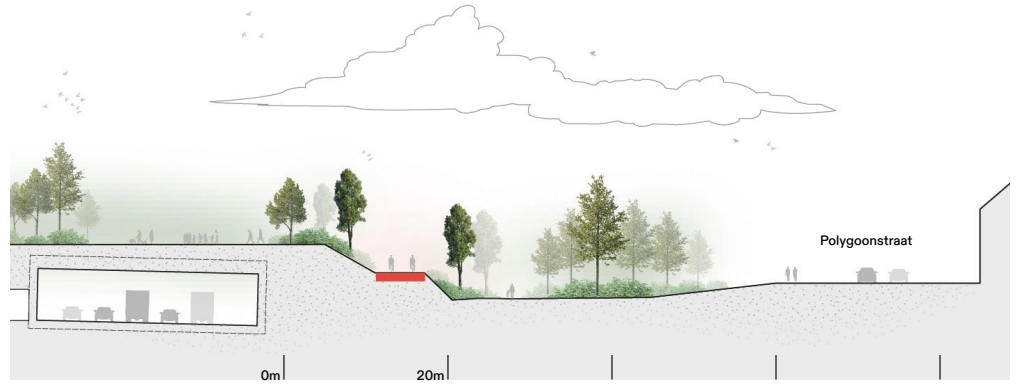


Zone Wolvenberg - Brilschans

■ SNEDE E-E







■ ALTERNATIEVE UITVOERING VAN HET RELIËF TEN HOOGTE VAN POLYGOONSTRAAT



A. HUIDIGE SITUATIE
B. NIEUWE WEGINFRASTRUCTUUR
C. OVERKAPPINGSPOTENTIEEL
D. SCHETSVISIE NIEUW LANDSCHAP

A →



B →



C →



VOLGENDE PAGINA: D ↓

Het oostelijke segment van Ringpark Groot Brialmont vormt een cruciale landschappelijke en ecologische schakel binnen het toekomstige Ringlandschap. Bestaande parken, bermen en natuurgebieden worden hier samengebracht tot één robuust geheel, waarin ook waardevolle archeologische structuren mee worden geïntegreerd.

Binnen dit segment ligt de nadruk sterk op ecologische continuïteit. Grote delen van de overkapping worden daarom ingezet voor natuurontwikkeling én toegankelijk groen voor de bewoners van de aanpalende wijken, zodat fauna en flora zich langs de volledige Ringzone opnieuw kunnen verplaatsen en ontwikkelen en nieuwe parkruimte ontstaat voor de vele inwoners van Berchem.

De belangrijkste ruimtelijke uitdaging ligt in de uitgesproken topografie van het gebied. Omdat de snelweginfrastructuur hier relatief ondiep ligt, vraagt de overkapping een zorgvuldige landschappelijke inpassing waarbij hoogteverschillen geleidelijk worden opgevangen. Verdere verkenningen richten zich op de samenhang tussen de stedelijke rand langs de Polygoonstraat, de zachte verbindingen en de aansluiting op het aangrenzende natuurgebied. De ecologische waarde van Wolvenberg en Brilschans vormt daarbij een belangrijke randvoorwaarde, net als de positie van de herlegde oprit ter hoogte van de Grotesteenweg langs het natuurreservaat extra-muros en de wisselwerking met de bredere verkeers- en ruimtelijke structuur van de Singel, de Elisabethlaan en de Koninklijkelaan. Daarbij wordt ook onderzocht hoe een bijkomende overkapping van de spoorinfrastructuur deze landschappelijke en ecologische samenhang verder kan versterken.

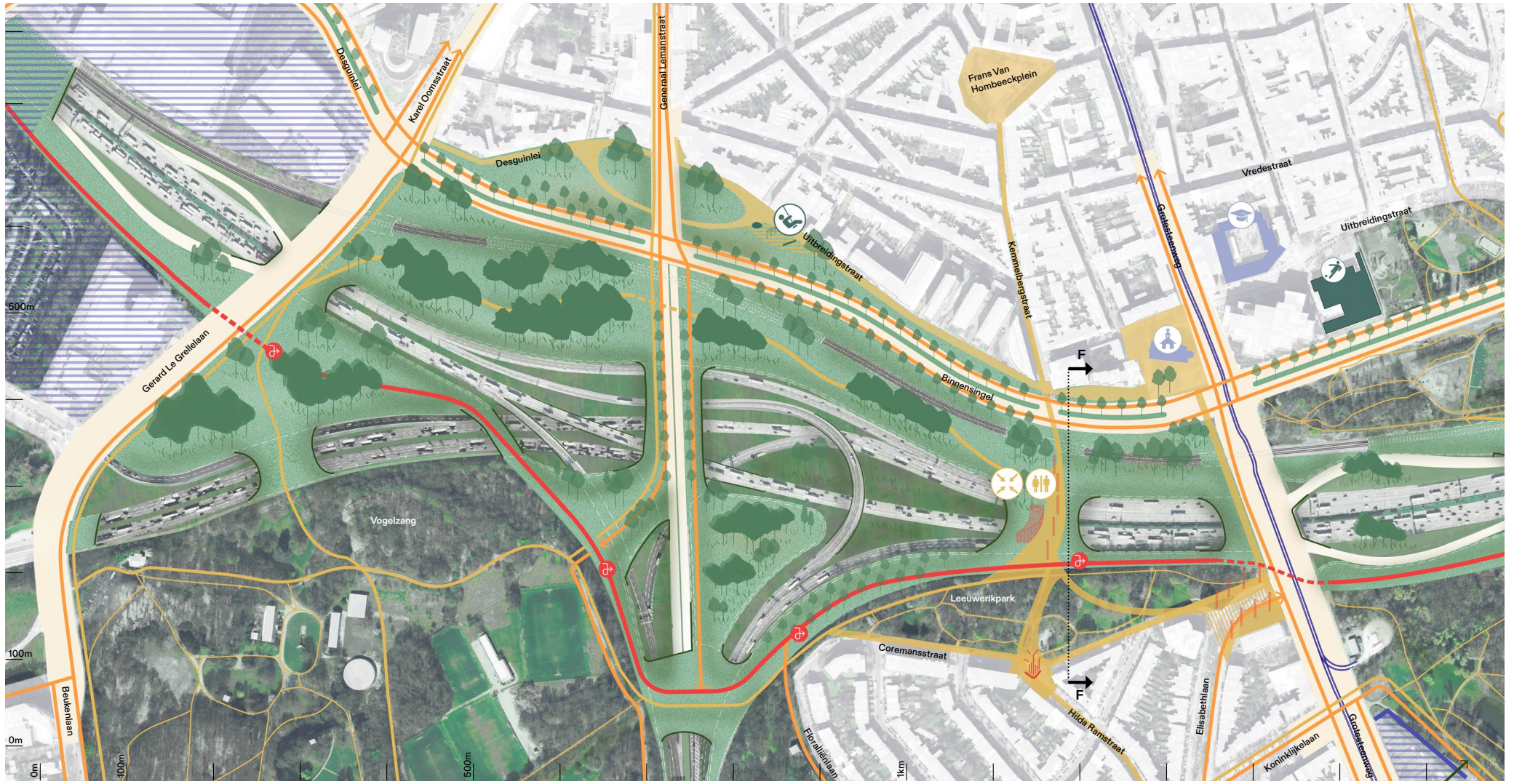


"Een zo breed mogelijke verbinding over de sporen zou een grote verbetering zijn voor de ecologische samenhang en voor de toegankelijkheid van de wijken aan weerszijden van de Ring."

deelnemer werkbank 31 maart 2026

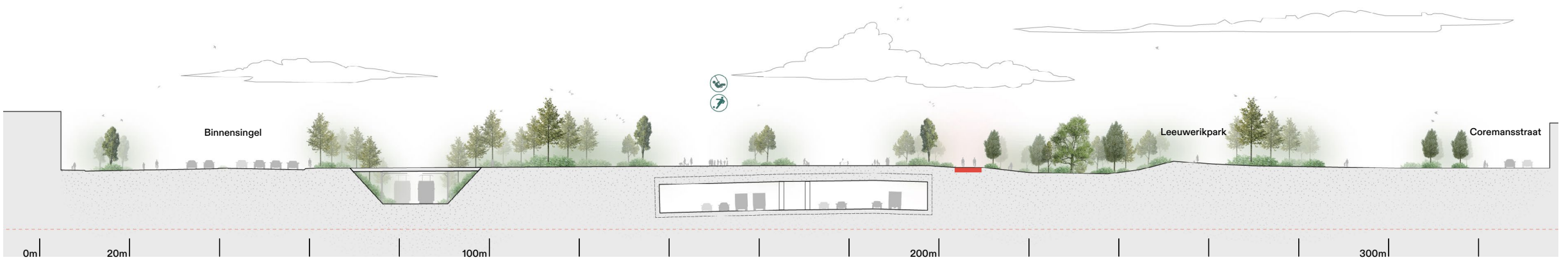
Knoop E19 – A12 – R1





■ SNEDE F-F

■ SNEDE THV KEMMELBERGSTRAAT



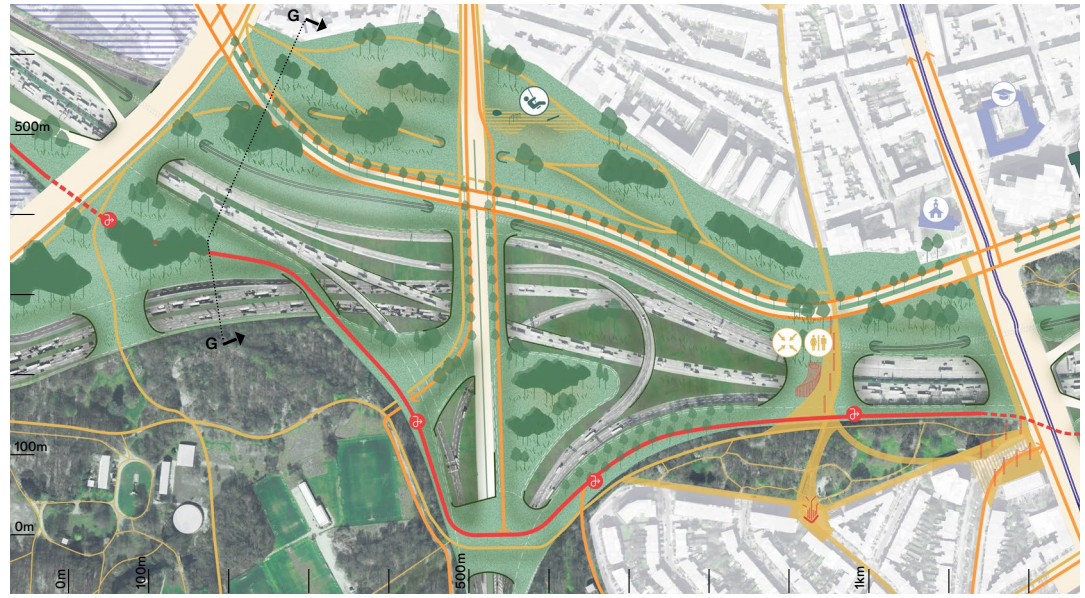
Door de complexe knoop tussen de R1, de E19, de A12 en op termijn misschien ook de Singel compacter te organiseren, ontstaat ruimte voor nieuwe groengebieden op volle grond vlak bij de omliggende wijken. Daarnaast worden bijkomende overkappingen voorgesteld die functioneren als royale groene verbindingen. Zo kan het grootschalige infrastructuurlandschap stap voor stap transformeren tot een herkenbare groene toegangspoort tot de stad.

Strategisch geplaatste zachte verbindingen versterken daarbij de continuïteit tussen Ringpark Groot Brialmont en het aangrenzende Nachtegalenpark. Nieuwe dwarsverbindingen, onder meer tussen de Kemmelbergstraat en het Leeuwerikpark, en de verlenging van de stedelijke ruimte langs de Generaal Lemanstraat, zorgen ervoor dat het landschap opnieuw leesbaar en toegankelijk wordt over de infrastructuur heen.

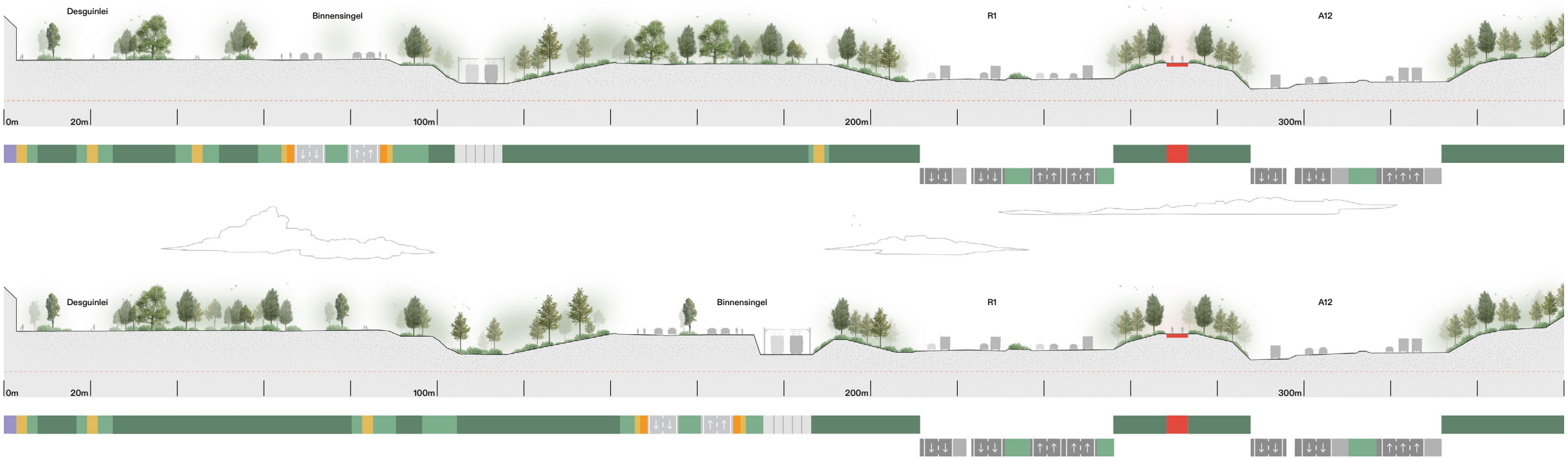
Aan de zijde van de Vijfhoek ontstaat bijkomende ruimte voor een nieuw park dat inspeelt op de lokale groentekorten. Er wordt bovendien onderzocht hoe ook de spoorinfrastructuur compacter georganiseerd kan worden, zodat maximaal groen op volle grond gerealiseerd kan worden met behoud van de ecologische corridor langs de bermen en de relatie tussen deze nieuwe parkstructuur met de aangrenzende wijken verbeterd wordt.

Indien het spoortracé in de toekomst kan worden verschoven, ontstaat bijkomende ruimte om ook de Singel verder naar de knoop toe te schuiven. Daardoor kan aan de intramuroszijde een groter park worden gerealiseerd.

Volgende pagina: kaart langeteremijnconfiguratie; hieronder: korte- en langetermijnconfiguratie snedes.

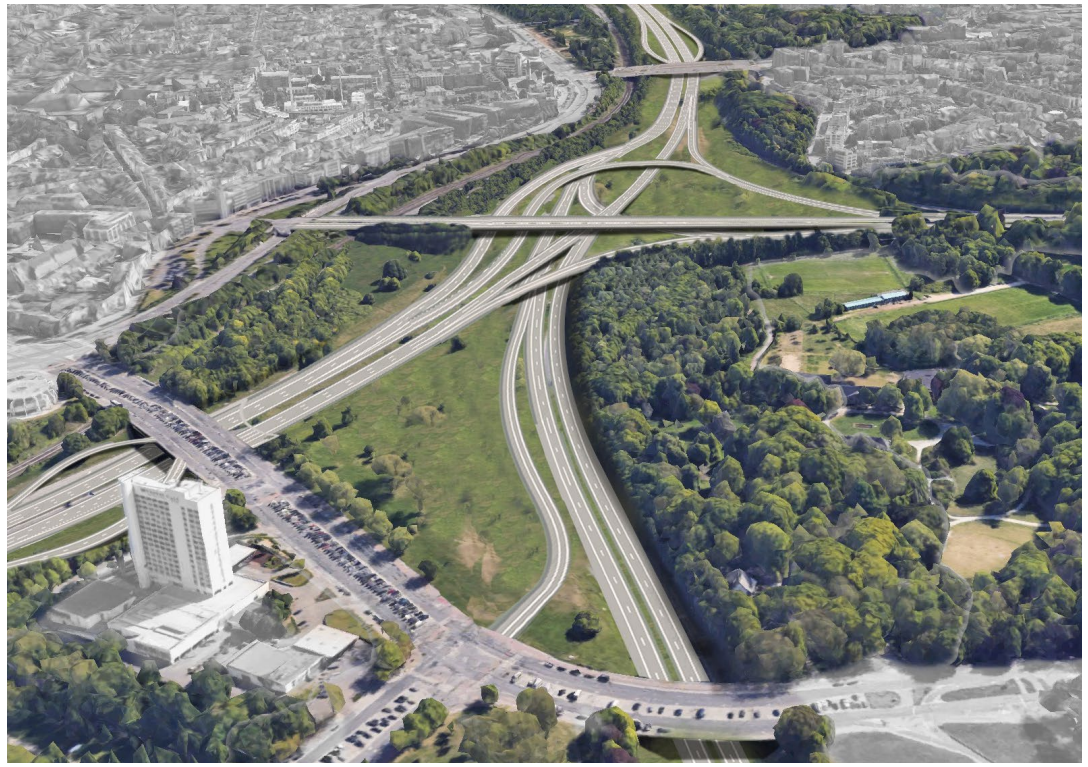


■ SNEDE G-G



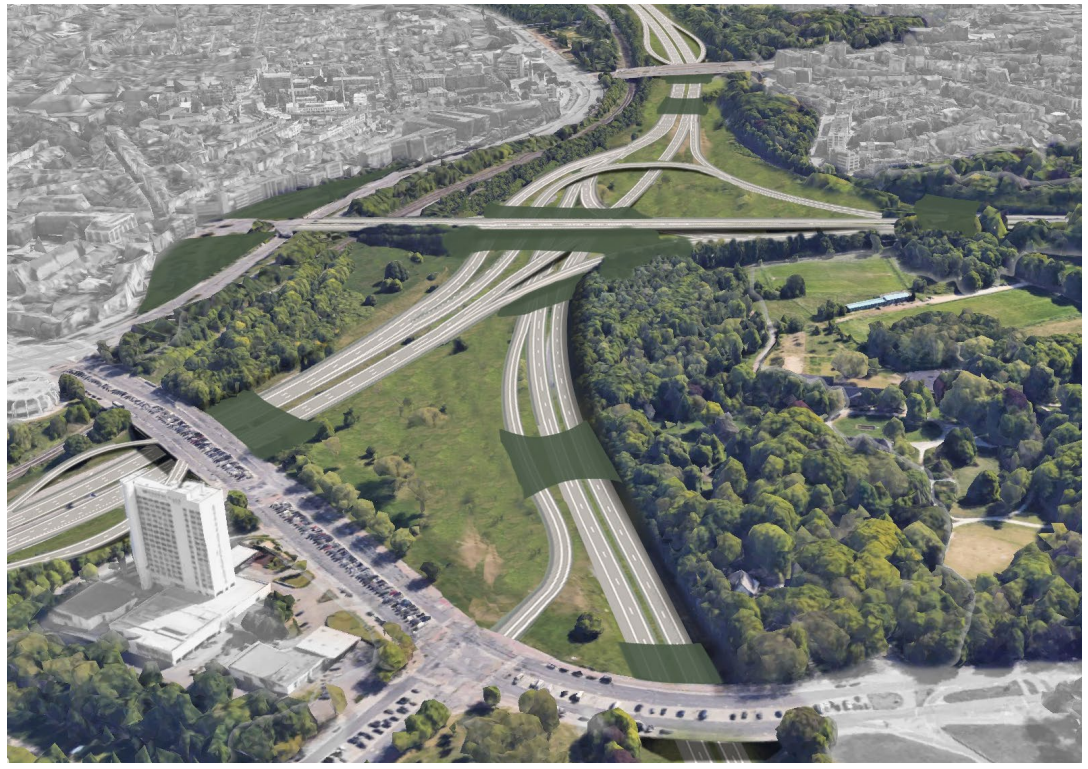


A ↑



B ↑

C ↓



A. HUIDIGE SITUATIE
B. NIEUWE WEGINFRASTRUCTUUR
C. OVERKAPPINGSPOTENTIEEL
D. SCHETSVISIE NIEUW LANDSCHAP

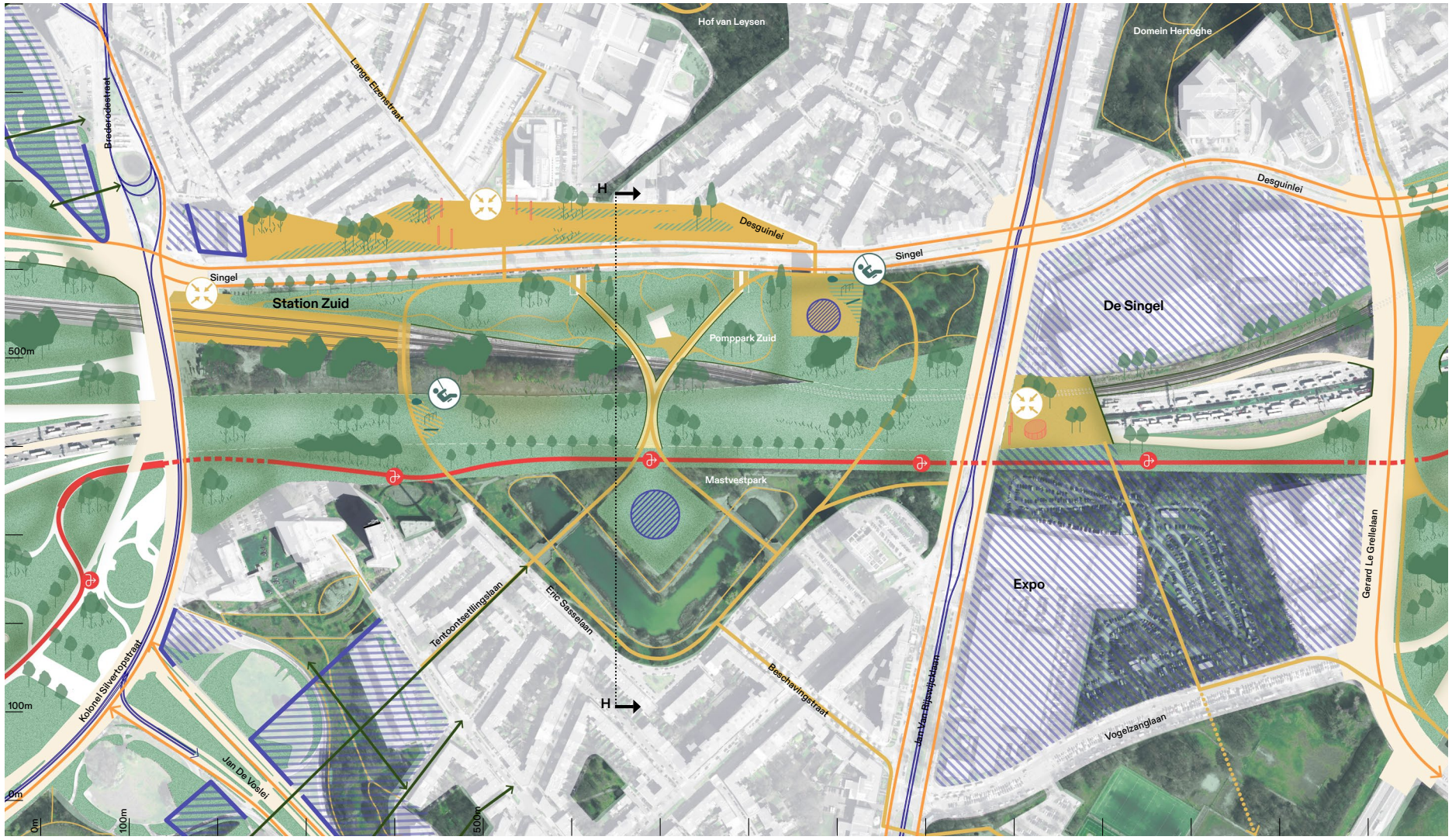
VOLGENDE PAGINA: D ↓

"Geef prioriteit aan het creeren van park om te groentekorten in de wijk weg te werken."

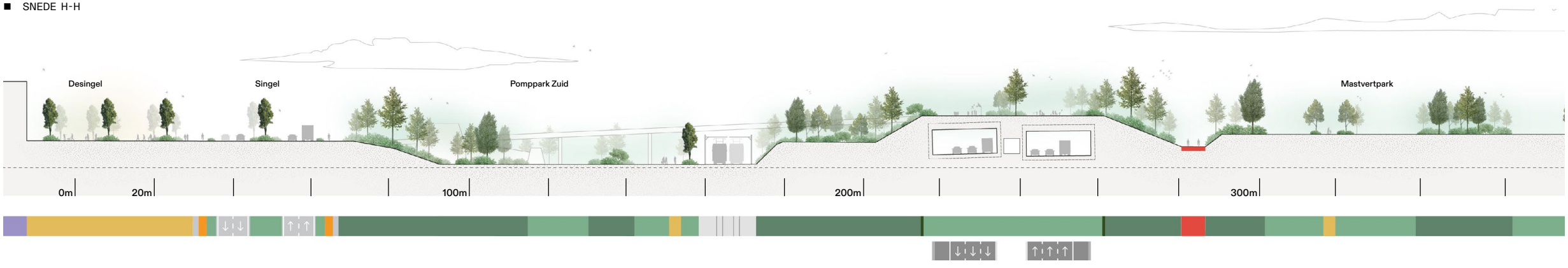
deelnemer werkbank 31 maart 2026

Ringpark Mastvest





■ SNEDE H-H



Een aaneengesloten overkapping van ongeveer een kilometer lang vormt de drager van Ringpark Mastvest en brengt een grote diversiteit aan stedelijke programma's samen binnen één samenhangend publiek ensemble. Het park vormt daarbij een schakel tussen cultuur, mobiliteit, landschap en stedelijke ontwikkeling.

Aan de oostzijde ontstaat een sterke culturele cluster waarin De Singel, Antwerp Expo en het nieuwe Collectie Centrum Antwerpen elkaar versterken en samen een herkenbare stedelijke pool vormen binnen de zuidelijke Ringzone. Centraal ontstaat een genereuze publieke ruimte die het huidige park Mastvest verbindt met de overkapping en de omliggende wijken, met integratie van de aanwezige archeologische structuren.

Het nieuwe Pomppark Zuid behoudt daarbij zijn uitgesproken reliëf en voegt een meer intieme en landschappelijke schaal toe aan het geheel. Aan de westzijde wordt de multimodale knoop van treinstation Antwerpen-Zuid versterkt via een bijkomende toegang tot de perrons, terwijl de lagergelegen vegetatie behouden blijft als groene filter tussen infrastructuur en stedelijke omgeving.

De overkapping creëert daarnaast ruimte voor bijkomende publieke en stedelijke programma's, ingebed binnen een fijnmazig netwerk van zachte verbindingen en gekoppeld aan de nabijgelegen OV-knoop. Verdere ontwerpverkenningen moeten uitwijzen hoe deze functies kunnen samengaan met de ecologische en landschappelijke kwaliteiten van het gebied tot één samenhangend en leesbaar geheel.

Ringpark Mastvest brengt een grote diversiteit aan stedelijke programma's samen

A. HUIDIGE SITUATIE
B. NIEUWE WEGINFRASTRUCTUUR
C. OVERKAPPINGSPOTENTIEEL
D. SCHETSVISIE NIEUW LANDSCHAP



A →



B →



C →

VOLGENDE PAGINA: D ↓

"Denk na over de wandelbeleving van Antwerpen Zuid naar de culturele cluster met DeSingel en de Expo via Ringpark Mastvest."

deelnemer werkbank 31 maart 2026

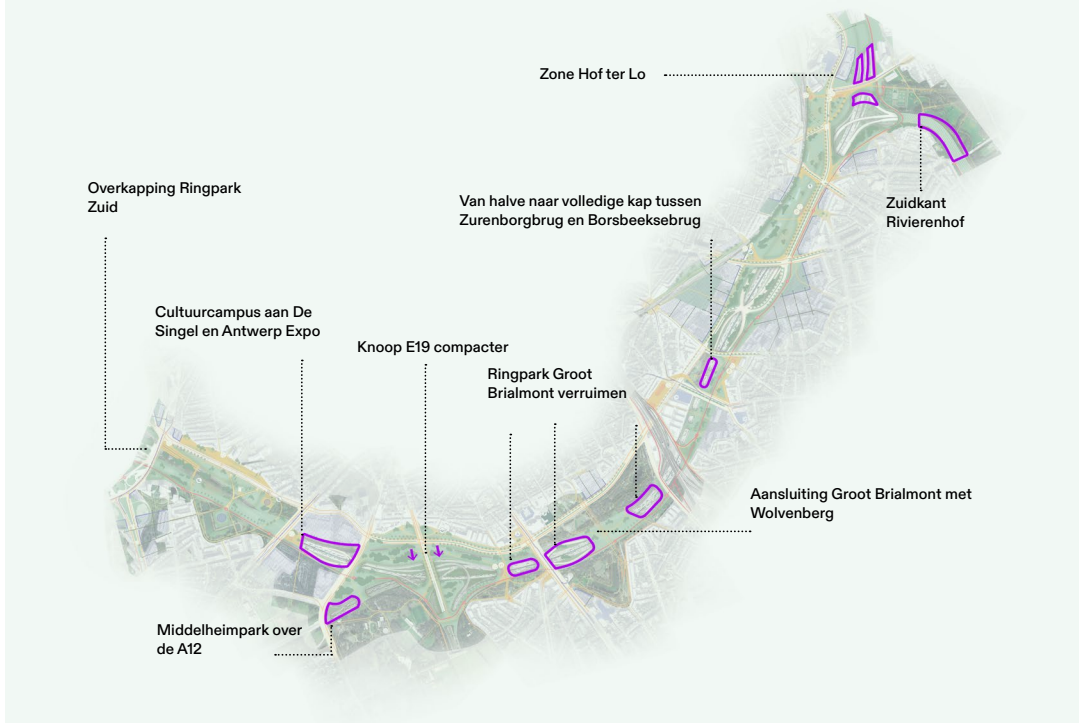
6. Openstaande onderzoeksvragen

De ontwikkelingsvisie voor de R1 Zuid brengt de inzichten uit jaren intensief onderzoek samen. Maar het werk is hiermee niet af. Een aantal vragen vraagt verdere verdieping, afstemming of overleg met de bevoegde instanties voor er definitieve keuzes gemaakt kunnen worden. Dit hoofdstuk brengt die openstaande onderzoeksvragen in kaart, gegroepeerd rond de drie pijlers van de ontwikkelingsvisie: leefkwaliteit, verkeerssysteem en realiseerbaarheid. Ze vormen de agenda voor de volgende fase van het onderzoek en de besluitvorming.

Leefkwaliteit

Maximalisatie van het overkappingspotentieel

De ontwikkelingsvisie brengt bijna 4 kilometer aan overkappingspotentieel in kaart en werkt tegelijk een reeks knelpunten in het huidige verkeerssysteem weg. De vraag of het huidige potentieel ook het maximaal haalbare is blijft actueel. We blijven zoeken naar de ideale balans tussen overkappingen in functie van de doelstellingen rond leefkwaliteit en noodzakelijke openingen, en onderzoeken waar verbindingen tussen parken op volle grond via bijkomende overkappingen verder versterkt kunnen worden. Onderstaande zones en vragen zijn daarbij richtinggevend.



Zone Hof ter Lo

Welke maatregelen, zoals bijvoorbeeld een galerij, kunnen worden getroffen om de impact van de verbindingsweg richting E313 en de dive-under richting de Oosterweelverbinding verder te milderen? En kan deze infrastructuur in een latere fase worden overkapt, zodat Kap Hof ter Lo beter verbonden kan worden met Borgerhout en de twee woonblokken aan de Turnhoutsebaan maximaal kunnen worden gevrijwaard van overlast door de Ring?

Zone aansluitingscomplex Plantin & Moretuslei

Hoe kunnen de leefbaarheidsbaten aan het aansluitingscomplex gemaximaliseerd worden en de impact van deze verkeersinfrastructuur geminimaliseerd worden, zoals bijvoorbeeld ook gebeurt aan de op- en afritten aan de Noordersingel? Kan bijvoorbeeld onderzocht worden of op- en afritten ingekokerd kunnen worden?

Cultuurcampus aan De Singel en Antwerp Expo

Hoe kan de verbinding tussen De Singel en Antwerp Expo verder vergroot worden, zodat beide gebouwen met hun voeten in het groen of aan een verbindend plein komen te staan en een nieuwe stedelijke pool in het Ringlandschap vormen? De logistieke ontsluiting van beide functies is hier een belangrijk aandachtspunt.

Middelheimpark en de A12

Hoe kan het ecoduct over de A12 in de richting van Olympiade breder worden uitgevoerd, zodat de ecologische verbinding tussen het Middelheimpark en de Ringzone verder versterkt wordt? Hoe kan een overkapping verder doorgetrokken worden richting A12 naast de Wilrijkse pleinen (buiten het huidig studiegebied).

Knoop E19

Welke optimalisaties zijn er mogelijk om de knoop E19 compacter te maken en meer park op volle grond te realiseren? Kunnen de ligging van de Singel en de eventuele uitbreiding van het spoor meegenomen worden in een verdere compactering van deze knoop? Hoe kunnen fietsverbindingen en OV aan de Grote Steenweg verbeterd worden?

Waar ontstaan de meest waardevolle dwarsverbindingen over de Ring, A12 en E19, tussen Middelheimpark en intramuros, en hoe kunnen die gerealiseerd worden? Hoe kunnen de op- en afritten in de knoop E19, maar ook zuidelijker op de E19 en A12, verder geoptimaliseerd worden om eventueel meer verkeer van het onderliggend weggennet richting het snelwegennet te verschuiven?

Ringpark Groot Brialmont verruimen

Wat is nodig om de overkapping van Groot Brialmont te vergroten? Hoe kunnen de openingen aan weerszijden van de brug van de Grote Steenweg kleiner worden? Kan bijvoorbeeld onderzocht worden of op- en afritten ingekokerd kunnen worden? Bredere overkappingen vergroten Ringpark Groot Brialmont substantieel, versterken de ecologische corridor en bieden veel leefbaarheidsbaten voor de vele inwoners van Berchem.

Aansluiting Groot Brialmont met Wolvenberg

Hoe kan de overkapping ter hoogte van Groot Brialmont naar het noorden ook de aansluiting maken met het natuurgebied Wolvenberg? Hoe houden we rekening met de topografie en de mogelijke impact van de werffase op de beschermde natuur?

Van halve naar volledige kap tussen Zurenborgbrug en Borsbeeksebrug

Hoe kan er van een halve naar een volledige kap gegaan worden in het traject tussen de Zurenborgbrug en de Borsbeeksebrug, rekening houdend met de nabijheid van het aansluitingscomplex Plantin en Moretuslei? Welke verkeerssysteem- en veiligheidsimplicaties vloeien hieruit voort? Welke mogelijkheden zijn er ter hoogte van PostX om te overkappen? Hoe groot kunnen de eco- en/of recreaducten daar gerealiseerd worden en hoe sluiten die logisch aan op PostX?

Zuidkant Rivierenhof:

Welke overkappingsmogelijkheden bestaan er aan de zuidkant van het Rivierenhof? Hier liggen kansen om Deurne-Zuid beter met het park te verbinden en de geluidsimpact richting de woongebouwen van de Wouter Haecklaan te milderen via een overkapping en milderende maatregelen. Dit vraagt afstemming met de planningsprocessen rond De Nieuwe Rand.

Overkapping Ringpark Zuid

Welk overkappingspotentieel bestaat er in de zone ten zuiden van de Silvertopstraat richting het ecoduct? Is een aansluiting met Ringpark Zuid haalbaar en wenselijk als sluitstuk van het samenhangend Ringlandschap?

Programma en identiteit van de nieuwe parken

De overkappingen en ringparken bieden grote mogelijkheden voor nieuw stedelijk programma, maar de concrete invulling vraagt verdere afstemming met bewoners, districten en betrokken organisaties. Welk lokaal en bovenlokaal programma is wenselijk en haalbaar op welke locaties? Hoe verhouden sport, natuur, cultuur en stedelijke ontwikkeling zich tot elkaar binnen de verschillende ringparken?

Fiets- en voetgangersverbindingen

De ringparken creëren nieuwe kansen voor fijnmazige verbindingen over en langs de Ring. Welke verbindingen zijn prioritair? Hoe worden bestaande routes zoals het Ringfietspad en het Singelfietspad optimaal geïntegreerd? En welke nieuwe radiale verbindingen zijn het meest impactvol voor de omliggende wijken? Zijn de reeds gedefinieerde nerven nog steeds de juiste en ontstaat er potentieel voor nieuwe nerven?

Overkappingen spoorbundels

De spoorbundels in de ringzone vormen een bijkomende barrière die de ringparken versnippert. Gesprekken met Infrabel over de mogelijkheden voor overkapping (en eventuele uitbreiding) van de spoorbundels zijn in mei 2026 opgestart en lopen nog. De uitkomsten hiervan kunnen het overkappingspotentieel en de ruimtelijke samenhang van de ringparken significant beïnvloeden.

■ WERKEN POMPPARK ZUID (AG VESPA)



Verkeerssysteem

Impact op het onderliggend wegennet

De herinrichting van de Ring heeft gevolgen voor de verkeersstromen op het onderliggende wegennet. Inzicht in die effecten, welke straten en buurten een hogere of lagere verkeersdruk ondervinden, is noodzakelijk om de ring-ingrepen goed af te stemmen op de omliggende stadsdelen. Die afstemming vertrekt vanuit de ring en de ringzone, en gebeurt in overleg met de betrokken districten.

Integratie van een ambitieus openbaar vervoer

De modal split 50/50 als doelstelling vraagt een sterke OV-ruggengraat in de ringzone. Welke nieuwe OV-verbindingen en multimodale knooppunten zijn nodig en haalbaar? Die vraag verdient een systeembenadering die verder gaat dan het huidige aanbod. Welk OV-netwerk is nodig om de zuidelijke ringzone optimaal te ontsluiten, en hoe verhouden de kansen aan belangrijke knooppunten zich tot elkaar in een geïntegreerde OV-visie? Daarbij verdienen ook hogere-orde verbindingen aandacht, zoals de mogelijkheden voor een lightrail- of metroverbinding langs de E313 en de impact daarvan op de zuidelijke ring. Specifieke aandacht is nodig voor de busverbinding ter hoogte van Knoop Oost. In het voorliggende concept verdwijnt de vrije busbaan tussen de E313 en de Turnhoutsebaan, en dus de rechtstreekse verbinding tussen de Kempen en de binnenstad. Er moet onderzocht worden hoe een gelijkwaardig alternatief op vlak van reissnelheid en reiskwaliteit binnen het nieuwe ontwerp van Knoop Oost of de bredere ringzone kan worden ontwikkeld, vanuit de gestelde ambities voor de modal split 50/50.

Tunnelveiligheid, turbulentieregels en de verhouding tot overkappingspotentieel

De tunnelrichtlijn stelt specifieke eisen aan de afstand tussen tunnelmonden en splitsings- en samenvoegingspunten, en aan het maximale aantal discontinuïteiten in het systeem. De huidige interpretatie van die richtlijn heeft een directe impact op het overkappingspotentieel. Een ruimere maar onderbouwde interpretatie, waarbij splitsen en samenvoegen expliciet wordt toegelaten als minder risicovolle oplossing dan klassieke in- en uitvoegbewegingen, is een cruciale onderzoeksvraag. Hetzelfde geldt voor de turbulentieregels die de minimale afstand tussen twee tunnelmonden bepalen. Afhankelijk van de interpretatie van die regels kan op bepaalde locaties het overkappingspotentieel aanzienlijk vergroten, zoals ter hoogte van de verbinding tussen Borgerhout en het Rivierenhof, waar een bredere overkapping het verschil kan maken tussen een groene brug en een volwaardige parkverbinding. Beide vraagstukken vereisen overleg met de tunnelautoriteiten en een verdere verdieping van de kwantitatieve risicoanalyses en turbulentieanalyses. Daarnaast zijn verdere scenarioanalyses nodig van mogelijke incidenten, in overleg met hulpdiensten en tunnelautoriteiten, wat best parallel loopt aan het verdere ontwerpproces. Heel concreet vraagt het aantal rijstroken op de R1 ter hoogte van de verknoping met de A12 en de E19 verdere studie. Welke configuratie is hier zowel verkeersveilig als robuust bij incidenten, en is daarvoor een aanpassing van opritten of rijstroken op het hoofdwegennet nodig? Veiligheid mag niet louter als toets achteraf worden benaderd, maar moet vanaf de projectdefinitie richtinggevend zijn voor de inrichting, de omvang van de overkappingen en de keuzes rond exploitatie, beheer en incidentafhandeling, binnen een integrale veiligheidsbenadering doorheen de volledige levenscyclus van het systeem.

Verkeersmanagement trajectcontrole en (gevaarlijk) vrachtverkeer

Een ambitieuze overkapping stelt hoge eisen aan het operationele beheer van het tunnelsysteem. Naast de kwantitatieve risicoanalyses is er nood aan integraal verkeersmanagementplan en intertunnelcoördinatie, zowel voor de verkeersafwikkeling als voor de tunnelbewaking en -bediening, aangevuld met een integraal calamiteitenbestrijdingsplan, dat bijkomende calamiteitenwegen of -toegangen kan vereisen. Hoe kan een intelligent en gelaagd systeem van keep-your-lane principes, snelheidsregimes, toeritdosering en trajectcontrole de veiligheid maximaliseren en congestie in de tunnels voorkomen? Tegelijk stelt de aanwezigheid van ADR-verkeer specifieke eisen aan het ontwerp en het beheer van de geplande overkappingen.

Beide vraagstukken, trajectcontrole en de veilige integratie van gevaarlijk transport, maken integraal deel uit van de verdere tunnelveiligheidsanalyses en vragen een antwoord over hoe ze wettelijk en operationeel verankerd kunnen worden. Daarnaast vraagt de inpassing van (dynamische) signalisatie binnen de overkappingen en tunnels bijzondere aandacht. Doordat in- en uitvoegingen overkapt zijn en discontinuïteiten zich net na de overkapping bevinden, is voldoende ruimte voor signalisatie in de overkapte zones vermoedelijk noodzakelijk.

■ WERKEN KNOOP OOST (LANTIS)



Realiseerbaarheid

Validatie verkeerssysteem

Een cruciale randvoorwaarde voor de haalbaarheid van de overkappingen is de technische en operationele validatie van het geoptimaliseerde gemengde verkeerssysteem in de volgende ontwerpfases. Een analyse van de domino-effecten tussen tunnels, waaronder een uitgebreide sensitiviteitsanalyse van de kans op filevorming moet opgestart worden. Een doorgedreven sensitiviteitsanalyse rond veiligheid van het gehele systeem is nodig. Mocht uit diepgaander onderzoek blijken dat specifieke (deel) oplossingen niet de verwachte veiligheidsnormen halen, dan worden alternatieve configuraties onderzocht die de leefbaarheidsambities- en doelstellingen vrijwaren zoals opgesomd in hoofdstuk 3.

Quick wins als driver voor uitvoering

Langs de R1 Zuid zijn op korte termijn renovaties en vervangingen van infrastructuur nodig vanuit asset management. Deze ingrepen bieden een concrete kans om de toekomstige overkappingslogica voor te bereiden in plaats van ze te hypothekeren. Door quick wins en gefaseerde ingrepen actief te zoeken en te koppelen aan de langetermijnvisie, kan elke investering bijdragen aan een slimmer en samenhangender Ringlandschap. Maximale afstemming met lopende en geplande projecten in de ringzone is daarbij essentieel, zoals de vernieuwing van de spoorbruggen aan Berchem Station.

Innovatieve constructietechnieken

De technische en financiële haalbaarheid van de overkapping hangt mee af van de gekozen constructiemethode. Een schaalconstructie op basis van een boogstructuur biedt interessante perspectieven die verder onderzocht kunnen worden. Met relatief weinig materiaal kan een grote ruimte worden overspannen, wat de constructiekost drukt en tegelijk meer vrije hoogte creëert voor ventilatie en signalisatie. Diepgaand onderzoek naar dit en andere innovatieve bouwconcepten is aangewezen om de budgettaire haalbaarheid van een maximale overkapping verder te onderbouwen.

■ WERKEN PARKBRUG KENNEDYTUNNEL (LANTIS, NEY)



■ WERKEN RINGPARK HET SCHIJN (AG VESPA)



Retroplanning en procedurele trajecten

De ontwikkelingsvisie heeft ambitieuze doelstellingen, maar de juridische en procedurele trajecten die nodig zijn om die te realiseren vragen een heldere retroplanning. Welke procedures zijn noodzakelijk, in welke volgorde, en wat zijn de kritieke paden op deze vier thema's: vergunningstechnisch, verkeerstechnisch, planningstechnisch en politiek? Wanneer moet het bouwheerschap voor deze zone duidelijk zijn? Hoe kunnen de lopende en geplande investeringen in asset management, zoals de vervanging van de spoorbruggen aan Berchem Station, worden benut als eerste stappen binnen dat traject?

Een bijzonder aandachtspunt daarbij is de schaal waarop vergund en aanbesteed wordt. De vraag of de R1 Zuid als geheel in één vergunningstraject en één aanbesteding kan worden gevat, waarna een uitvoering nadien wel gefaseerd kan gebeuren, verdient een grondig antwoord. Zo'n aanpak biedt niet alleen juridische en contractuele coherentie, maar maakt het ook mogelijk om de kennis, ervaring en organisatiecapaciteit die vandaag worden opgebouwd in de noordelijke Ring maximaal te benutten voor het werk op de zuidelijke Ring.

Financiering en maatschappelijke kosten-batenanalyse

Een geactualiseerde maatschappelijke kosten-batenanalyse is noodzakelijk om de investeringen in de R1 Zuid te onderbouwen en te prioriteren. Welke financieringsmodellen zijn mogelijk? Hoe kunnen Europese fondsen, gewestelijke investeringsmiddelen en stedelijke bijdragen worden gecombineerd? En hoe wordt het cumulatieve bateneffect van overkapping op gezondheid, ecologie, mobiliteit en stadsontwikkeling gekwantificeerd?

Fasering, segmentering, uitvoering en exploitatie

De ontwikkelingsvisie zal in fasen en segmenten worden gerealiseerd. Welke segmenten zijn het meest rijp voor uitvoering op korte termijn? En in functie waarvan wordt de segmentering bepaald? Budget, werforganisatie, verkeerssysteem, leefbaarheidsbaten en faseerbaarheid kunnen elk een andere logica opleveren. Die keuze vraagt verdere besluitvorming. Ook de bereikbaarheid tijdens regulier onderhoud (maaien, vegen, ruimen van kolken) en bij calamiteiten moet in het verdere ontwerp worden meegenomen. Hoe blijven de overkapte segmenten voldoende toegankelijk voor onderhoudsploegen en hulpdiensten? Hoe meer overkappingen, hoe groter de uitdaging om de beschikbaarheid en de doorstroming op peil te houden, vanuit het uitgangspunt dat onvoldoende veiligheid tot afsluiting leidt. Dit vereist een grondige vervolgstudie assetmanagement, waarin ook instandhouding, exploitatie en beheer van de overkappingen worden meegenomen.

7. Voorstel vervolgproces

Deze ontwikkelingsvisie is geen eindpunt maar een vertrekpunt. Ze vormt het inhoudelijke kader waaraan toekomstige investeringen, ingrepen en studies langs de R1 Zuid kunnen worden getoetst. Wanneer er vernieuwingen, renovaties of nieuwe projecten plaatsvinden op, over of langs de zuidelijke Ring, moeten die consequent aansluiten bij de richting die deze nota uitzet.

Om dat toekomstperspectief waar te maken zijn in de eerste plaats middelen en studiecapaciteit nodig. De partners pleiten er dan ook voor om op korte termijn studiebudget vrij te maken voor de verdere uitwerking van de openstaande onderzoeksvragen uit het vorige hoofdstuk, en voor de concretisering van de ontwikkelingsvisie richting uitvoering. Dat vraagt twee parallelle bewegingen. Bij een vervolgopdracht moet samen met de partners een concrete timing en werkverdeling worden opgesteld voor de uitwerking van deze bewegingen en vervolgonderzoeken.

Enerzijds moet er prioritair werk worden gemaakt van een helder investeringskader. Zodra dat kader er is, kunnen investeringen die de komende jaren sowieso gebeuren (in bruggen, bermen, infrastructuur langs de Ring) op een slimme manier worden uitgevoerd zodat ze de toekomstige overkappingslogica voorbereiden en versterken in plaats van ze te hypothekeren. Elke investering wordt zo een win-win.

Anderzijds moeten de ontwerpen van de drie ringparken stap voor stap verder worden uitgewerkt. Van de huidige schetsmatige ontwikkelingsvisie naar voorontwerp, definitief ontwerp, vergunningsaanvraag en uiteindelijk uitvoering. Dat is een lang maar noodzakelijk traject dat vraagt om een duidelijke prioritering van deelprojecten, voldoende ontwerpbudget en een consequente afstemming tussen bovenbouw en onderbouw doorheen alle fasen.

De ontwikkelingsvisie is opgebouwd rond een geoptimaliseerd gemengd verkeerssysteem dat op basis van de huidige analyses technisch haalbaar en veilig is. Het vervolgtraject voorziet in opeenvolgende toetsmomenten in schetsontwerp, detailontwerp, vergunningsprocedures en uitvoering, waarbij nieuwe inzichten of gewijzigde randvoorwaarden vertaald worden naar een bijsturing van (deel)keuzes rond het verkeerssysteem of andere uitgangspunten. De basisambities van het Toekomstverbond blijven daarbij het kompas.

Van visie naar uitvoerbaar investeringsprogramma

De ontwikkelingsvisie moet worden omgezet in een gedragen, gefaseerd en uitvoeringsgericht investeringsprogramma. Dat betekent het opbreken van het geheel in behapbare en realistische deelprojecten, gekoppeld aan een helder investeringspad voor de drie ringparken De Knoop, Groot Brialmont en Mastvest. Daarbij worden ook de noodzakelijke ingrepen in het kader van asset management, zoals brugvervangingen en vernieuwing van bermen, integraal meegenomen. Parallel wordt actief gezocht naar quick wins en gefaseerde ingrepen die de toekomstige overkappingslogica voorbereiden en tegelijk het asset management van de R1 Zuid optimaliseren. Waar mogelijk wordt daarbij expliciet aangesloten bij reeds bestaande investeringsprogramma's, zoals de meerjarenprogramma's voor asset management, zodat de ontwikkelingsvisie niet los komt te staan van de reeds lopende investeringstrajecten.

Afstemming met lopende en geplande projecten

De R1 Zuid staat niet op zichzelf. De afstemming met lopende en geplande projecten zoals (niet limitatief) De Nieuwe Rand, Ringpark Groene Vesten, de vier OV-corridors, de werken aan de Oosterweelverbinding, de Multimodale Hub Berchem, Ringspoor en de vervanging van de spoorbruggen aan Berchem Station is essentieel. Deze projecten kunnen als onderlinge driver voor elkaar werken en zo samen het investeringskader voor de R1 Zuid versterken. Daarnaast kunnen de ervaringen en inzichten uit Ringpark West en de noordelijke infrastructuur- en leefbaarheidsprojecten mee richting geven aan de aanpak van de zuidelijke Ring. Maximale afstemming met alle betrokken partijen en instanties is daarvoor een voorwaarde.

Samenwerking met de leefbaarheids- en bereikbaarheidsgemeenschap

De ontwikkelingsvisie is opgebouwd in samenwerking met een brede kring van partners. Die samenwerking zet zich voort. Het investeringsprogramma dat uit deze nota voortvloeit, fungeert als leidraad voor consistente keuzes en uitvoering, gedragen door zowel de leefbaarheids- als de bereikbaarheidsgemeenschap. Vroege en continue participatie, een heldere procedurekeuze en een transparante omgang met de openstaande onderzoeksvragen uit het vorige hoofdstuk zijn daarvoor onmisbaar.

Deze ontwikkelingsvisie is geen eindpunt maar een vertrekpunt.

Begrippenlijst

Deze begrippenlijst legt de voornaamste vaktermen uit die in de Ontwikkelingsvisie R1 Zuid worden gebruikt.

ADR-VERKEER.

Transport van gevaarlijke goederen (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route). Stelt bijzondere eisen aan tunnels.

ASSET MANAGEMENT.

Het beheer van bestaande infrastructuur: onderhoud, vervanging en renovatie van bruggen, wegdekken en kunstwerken op een planmatige manier.

BENEDENSTROOMSE FILEVORMING.

Een file die zich vormt ná een tunnel (stroomafwaarts), waardoor voertuigen binnen de tunnel tot stilstand komen met verhoogd brandrisico als gevolg.

BOVENBOUW / ONDERBOUW.

In deze context: de onderbouw is het verkeerssysteem (de snelweg zelf), de bovenbouw is wat er bovenop gebouwd wordt (de overkapping, het park, de publieke ruimte).

DISCONTINUÏTEIT.

Een punt op de snelweg waar de rijstrookopbouw verandert, bijvoorbeeld een op- of afrit, een splitsing of samenvoeging. Te veel discontinuïteiten op korte afstand verhogen het ongevallenrisico.

DIVE-UNDER.

Een wegverbinding die onder een andere weg doorduikt zonder gelijkgrondse kruising.

ECODUCT / RECREADUCT.

Een brug over een snelweg specifiek bedoeld voor dieren (ecoduct) of voor recreatief gebruik door fietsers en wandelaars (recreaduct).

GROEPSRISICO.

De kans dat een bepaald aantal mensen tegelijk omkomt bij een incident in een tunnel. Wettelijke normen stellen een maximumdrempel.

HYPERSTATISCHE BRUGOPLOSSING.

Een bouwkundige term voor een brugconstructie die statisch meervoudig ingespannen is, wat zorgt voor meer stabiliteit en de mogelijkheid om breed te overspannen met minder steunpunten.

KUNSTWERKEN.

In wegenbouwtermen: bruggen, viaducten, tunnels en andere ingenieurswerken (niet te verwarren met kunst).

KWANTITATIEVE RISICOANALYSE (QRA).

Een berekening van de statistische kans op dodelijke slachtoffers in een tunnel, uitgedrukt als groepsrisico per kilometer per jaar.

MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN-BATENANALYSE (MKBA).

Een methode om de maatschappelijke voor- en nadelen van een project in kaart te brengen en tegen elkaar af te wegen, ook als ze moeilijk in geld uit te drukken zijn (zoals gezondheidswinst of ecologische waarde).

MACROMODELLERING / MICROSIMULATIE.

Twee niveaus van verkeersonderzoek. Een macromodellering berekent globale verkeersstromen over een heel netwerk. Een microsimulatie simuleert het rijgedrag van individuele voertuigen op een specifiek wegvak of kruispunt.

MODAL SHIFT / MODAL SPLIT.

De verdeling van verplaatsingen over verschillende vervoersmodi (auto, fiets, openbaar vervoer, te voet). Een modal split 50/50 betekent dat de helft van de verplaatsingen niet met de auto gebeurt.

MULTIMODALE KNOOP / HUB.

Een locatie waar meerdere vervoersmodi samenkomen, zoals een treinstation met aansluitend busnet, fietsenstalling en deelmobiliteit.

OV.

Openbaar vervoer.

OVERKAPPING.

Een constructie die de snelweg overdekt, zodat er bovenop gebouwd of ingericht kan worden als park of publieke ruimte.

PARK OP VOLLE GROND.

Een park aangelegd op de natuurlijke bodem (niet op een overkapping), met meer mogelijkheden voor diepwortelende bomen en waterinfiltratie.

RETROPLANNING.

Een planning die vertrekt vanuit een gewenste einddatum en terugrekent welke stappen wanneer gezet moeten worden.

SPOORBUNDEL.

Een bundel van meerdere spoorlijnen naast elkaar, zoals bij een groot treinstation.

TEN-T KERNNETWERK.

Het Trans-Europese transportnetwerk van strategische wegen, spoorlijnen en waterwegen. Wegen in dit netwerk moeten aan strenge Europese normen voldoen.

TOERITDOSERING.

Het gecontroleerd reguleren van het verkeer dat de snelweg oprijdt via stoplichten op de opritten, om files en gevaarlijke situaties op het hoofdwegennet te voorkomen.

TRAJECTCONTROLE.

Een systeem dat de gemiddelde rijsnelheid meet over een bepaald traject (niet enkel op één punt), wat handiger rijgedrag en lagere snelheden bevordert.

TURBINEKNOOP / HALVE STERKNOOP.

Twee types van verkeerswisselaars (complexe kruispunten op snelwegen). Een turbineknoop is ringvormig en ruimte-intensief; een halve sterknoop is compacter en verkeersveiliger.

TURBULENTIEAFSTAND.

De minimaal vereiste afstand tussen twee opeenvolgende discontinuïteiten. Als die afstand te kort is, kunnen verkeersstromen elkaar gevaarlijk kruisen.

VADEMECUM WEGINFRASTRUCTUUR.

Het Vlaamse ontwerphandboek met normen voor de aanleg en inrichting van wegen.

WEEFVAK.

Een weggedeelte waar twee verkeersstromen naast elkaar rijden en van rijstrook wisselen, bijvoorbeeld tussen een oprit en een afrit die dicht bij elkaar liggen.

WEGGEOMETRIE.

De vorm en maatvoering van de weg: de breedte van rijstroken, de straal van bochten, de lengte van in- en uitvoegstroken. Een conforme weggeometrie voldoet aan de geldende veiligheidsnormen.

LEGENDE



Projectgebied Ringstad



Doorsteek

Huidige actieve fronten

Nieuwe levendige stadsrand aan Ringpark

Fietssnelwegen



Aansluiting aan het Ringfietspad

Functionele fietspaden

Zachte verbindingen en schakelruimtes

Tramsporen

Treinsporen

Colofon

■ PUBLICATIEDATUM
23.10.2026 eerste druk

■ PERIODE ONDERZOEK
Maart 2025 - September 2026

■ PARTNERS
Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Stad Antwerpen
AG Vespa
Departement Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW)
stRaten-generaal
Ringland
Tractebel Engie
Deltalab
Common Ground
ARUP

■ AUTEURS
Team Intendant
Alexander D'Hooghe
Samuel Van de Vijver
Hella Rogiers
Mladen Stilinovic

stRaten-generaal
Manu Claeys
Anne Baudouin

Ringland
Louis Kuitenbrouwer
Peter Vermeulen
Christophe Lambrechts

Stad Antwerpen
Koen Kennis

■ ONTWERPTEAM ORG
Heinrich Altenmüller
Dieter Van Hemelrijck
Mladen Stilinovic
Eva Gilson

■ ONTWERPTEAM TRACTEBEL
Frank Van Hulle
Yves Meysen
Makarand Salunke

■ COÖRDINATIE
Kato Allaert

■ GRAFISCHE VORMGEVING
Sarah Roussy Scott
Buro Baio

■ DRUKKER
Cl!ck Cl!ck Graphics

In opdracht van
Vlaanderen Departement Mobiliteit en Openbare Werken,
leidend ambtenaar Bert De Bondt

Verantwoordelijke uitgever
Alexander D'Hooghe

Contact
Team Intendant
Sint Pietersvliet 7, 2000 Antwerpen
ti.coordination@weareorg.com
www.weareorg.com

common ground

ORG: