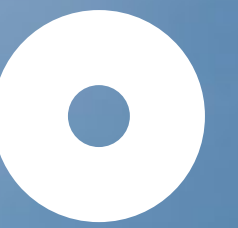




De Grote
Verbinding



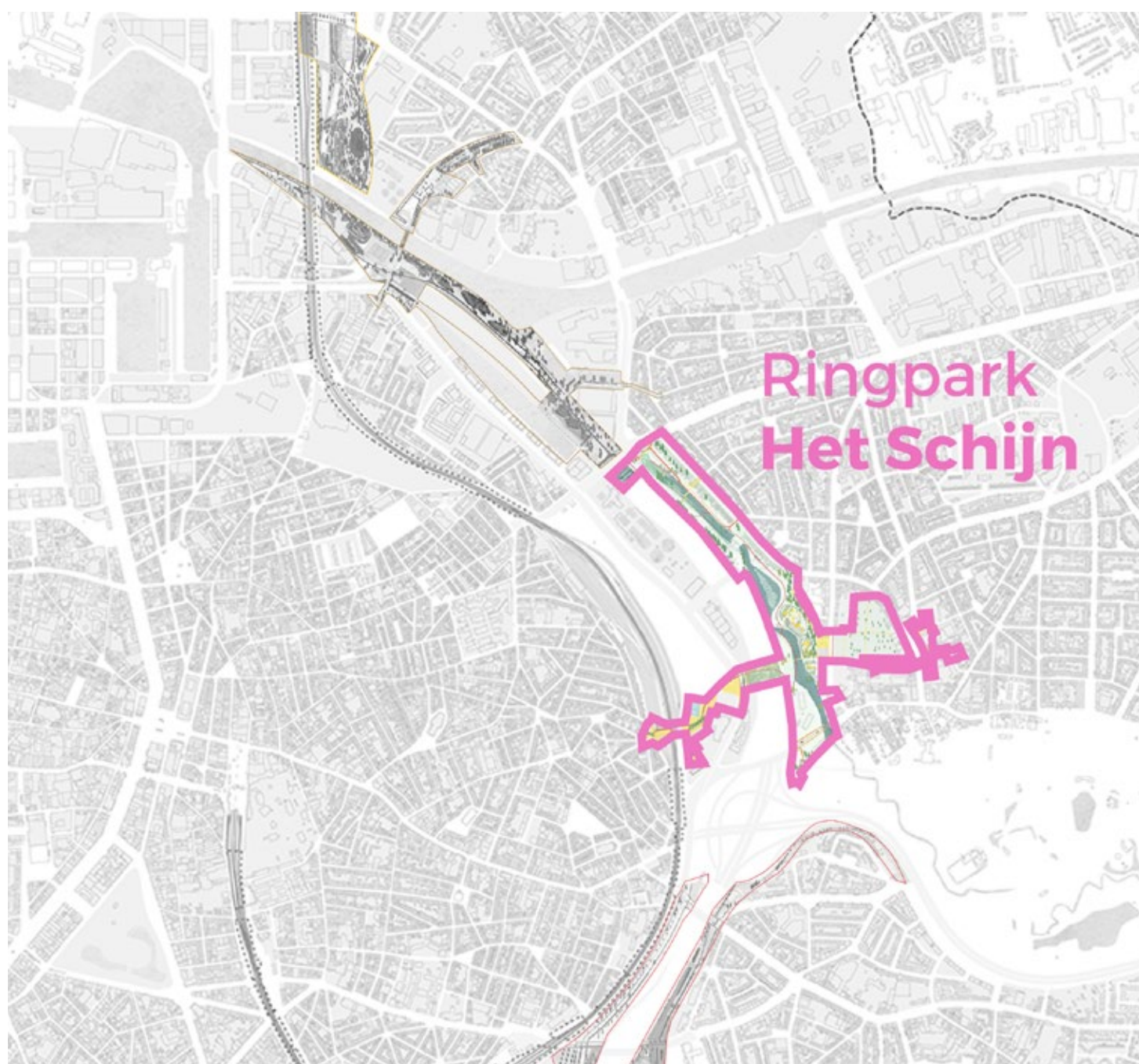
© Frederik Beyens

Ringpark het Schijn en Lobroekdok.

1

Deze infomappen leren je meer over de leefbaarheidsprojecten rond de Antwerpse Ring in jouw buurt. Lees ze in de juiste volgorde dankzij de paginanummers onderaan.
Nog vragen of opmerkingen? Spreek iemand van de organisatie aan.

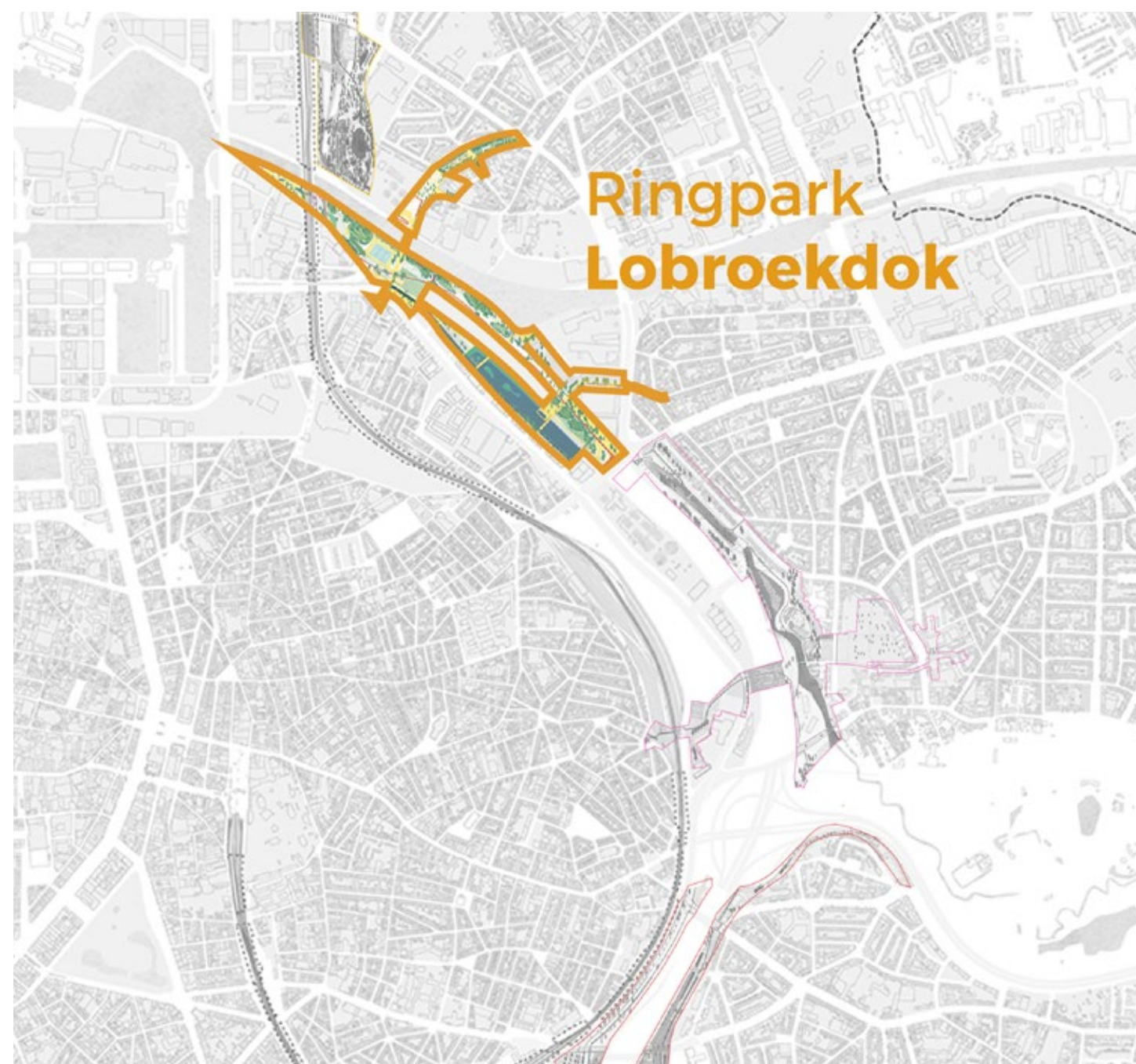
Wat zijn Ringparken het Schijn en Lobroekdok?



Ringpark Lobroekdok en Ringpark het Schijn worden samen voorgesteld, vanwege hun belangrijke gemeenschappelijke geschiedenis. De stedenbouwkundige en sociale structuur van de wijken Dam en Kronenburg, **de buurt rond de Ten Eekhoelei en het district Borgerhout zijn immers getekend door de grote infrastructuurprojecten die er de voorbije 150 jaar werden gerealiseerd**: de spoorbundels, goederen- en rangeerstations, de aanleg van de Ring met het autosnelwegviaduct, het waterzuiveringsstation, het Sportpaleis en de Lotto-Arena ...

De overkapping van de Ring vormt een unieke gelegenheid om de **negatieve impact** van die infrastructuur op de omliggende wijken te **keren**. Een belangrijk scharnier in de transformatie van deze zone, is Schijnpoort.

De weinig aantrekkelijke, auto-gedomineerde infrastructuur van Schijnpoort wordt omgevormd tot een **multimodale knoop**, met aandacht voor **alle** weggebruikers, meer **groen** en een meer **stedelijk karakter**. Daartoe wordt de hele verkeerssituatie aangepast, met een Ring onder de grond in plaats van op een viaduct.



Ringpark **Lobroekdok** vertrekt aan de noordkant van Schijnpoort en loopt door tot aan het Albertkanaal. **Door de afbraak van het viaduct, de sanering van het (in de toekomst versmalde) Lobroekdok en de overkapping van een deel van de snelweg, ontstaat een enorm potentieel**: groene ruimte in een tot nu toe erg verhard gebied, recreatie, gemengde stadsontwikkeling en nieuwe verbindingen tussen Dam, Merksem en Kronenburg.

Ringpark **het Schijn** vertrekt aan de zuidkant van Schijnpoort en loopt tot aan het Rivierenhof. Centraal in het park ligt het Schijn, de vergeten rivier van Antwerpen. **Na de werken aan de Oosterweelverbinding kan het Schijn geïntegreerd worden in een langwerpig landschapspark langs de snelweg**. Ter hoogte van Hof Ter Lo vormt een groene overkapping een verbinding tussen Borgerhout en Deurne, en tussen de dichtbebouwde wijken en het ruime Rivierenhof.

Als er later nog een groene brug komt over het Albertkanaal, kunnen deze twee Ringparken samen met Ringpark Groenendaal één groot ecologisch gebied vormen van het Rivierenhof tot aan het natuurgebied Oude Landen in het noorden van de stad via de Schijnvallei.

Over welke projecten van 'Over de Ring' gaat het?

Herinner jij je 'Over de Ring' nog? De Ringparken Lobroekdok en het Schijn bouwen verder op verschillende Ringprojecten.

RINGPARK LOBROEKDOK: ZONE NOORDOOST

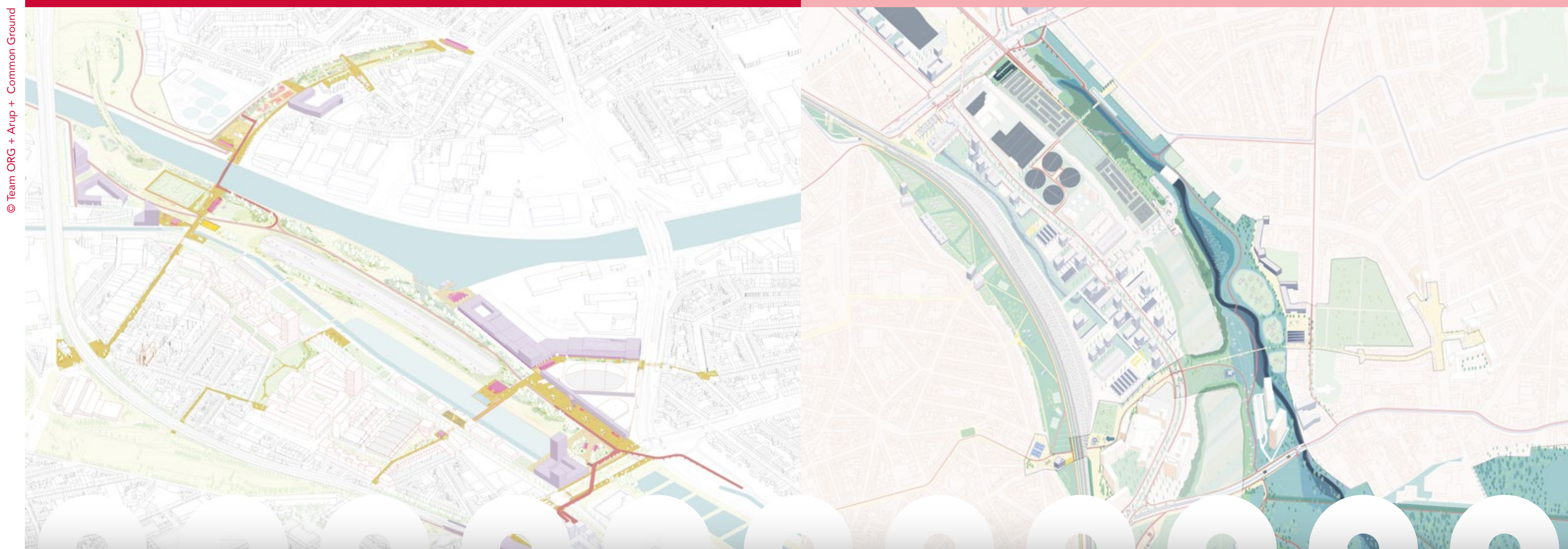
ONTWERPTEAM

ORG
ARUP
COMMON GROUND

RINGPARK HET SCHIJN: ZONE OOST

ONTWERPTEAM

51N4E
NDVR
H+N+S



**Steenborgerweert /
Kap Dam**

Kap Sportpaleis

**Bermen langs
Albertkanaal**



Wil je meer weten?

Lees het volledige rapport in het boek
'Team Noordoost' van 'Over de Ring'.

Waterpark

**Schijnvallei / Ter Lo /
Deurne**



Wil je meer weten?

Lees het volledige rapport in het boek
'Team Oost' van 'Over de Ring'.



Over welke projecten van 'Over de Ring' gaat het?



© Team BUUR + Latz + S333 + Greish + Levuur

Reserveproject Groene Brug

Het project 'Groene Brug' werd geselecteerd als 'reserveproject'. Dat betekent dat er in eerste instantie nog geen middelen voor voorzien zijn. Zodra er voldoende budget vrijkomt, kan deze parkbrug gerealiseerd worden. Intussen wordt er wel al rekening gehouden met het project, zowel in Ringpark Groenendaal als in Ringpark Lobroekdok.

Het originele voorstel van Team Noord was om het huidige

viaduct van Merksem deels te hergebruiken. Vanwege de verbreding van het Albertkanaal de komende jaren, zal er echter een nieuwe constructie nodig zijn. De locatie daarvan werd na ontwerpend onderzoek wat dichter naar de spoorwegbrug gebracht, zodat de twee Ringparken optimaal in elkaar kunnen doorlopen. In afwachting van de beslissing wie de parkbrug mag ontwerpen, kunnen beide ontwerpteam alvast met deze informatie aan de slag.

Wat is er tot nu toe gebeurd met deze leefbaarheidsprojecten?

In juni 2018 heeft de Vlaamse Regering 18 projecten geselecteerd die uitgevoerd zullen worden. Daaronder ook de leefbaarheidsprojecten Steenborgerweert / Kap Dam, Kap Sportpaleis, Bermen langs Albertkanaal, Waterpark, en Schijnvallei / Ter Lo / Deurne. Dit is er sindsdien gebeurd:



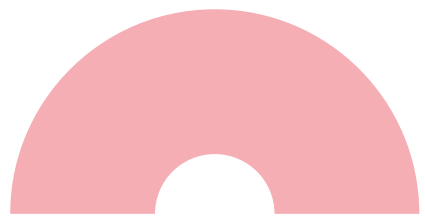
Het plan voor het aansluitingscomplex aan Schijnpoort zoals het voor de aanvang van de scrumsessies op tafel lag. Links bevindt zich de Lotto Arena aan Schijnpoort, rechts ziet u de nieuwe aansluiting op de Noordersingel, de 'Verbindingsweg' ligt tussen de snelweg en de huizen van de Ten Eekhovellei. Lantis wijst er uitdrukkelijk op dat het voorliggende project nog onderworpen is aan de wettelijk vereiste studies. Huidig document doet op de resultaten van dit onderzoek in geen geval een voorafname. Het voorliggend project kan dan ook op basis van deze wettelijk vereiste studies (bv. alternatievenonderzoek, opgelegde milderende en flankerende maatregelen, etc.) nog gewijzigd worden. Huidig document moet onder dit voorbehoud worden gelezen. Lantis is de werknaam van BAM nv van publiek recht.

Ondanks het feit dat de ontwerpteam Noordooost en Oost belangrijke verbeteringen aan het ontwerp van Lantis aanbrachten, en ook Lantis zelf de knoop verder optimaliseerde hadden actoren het gevoel dat het nog beter kon. **Daarom werd in 2019 een intensief overleg opgestart tussen burgerbewegingen, wijkcomités, overheden, Lantis en Team Intendant om de omgeving opnieuw te onderzoeken. In de zogenaamde scrumsessies werd een nieuw ontwerp voor deze omgeving uitgewerkt. Tijdens de scrumsessies werden eerst de doelstellingen bepaald:** waaraan moet het ontwerp straks voldoen? Met dat materiaal gingen de ontwerpers aan de slag.



Wat is er tot nu toe gebeurd met deze leefbaarheidsprojecten?

De doelstellingen voor de wijken rond Schijnpoort:



De leefbaarheid van aangrenzende wijken verhogen



Landschap en Ruimte

We streven naar een maximale ruimtelijke kwaliteit en continuïteit:

— Aansluitingscomplex moet compact en logisch zijn, ruimte ingenomen door infrastructuur en barrières wordt beperkt.

— Herwonnen ruimte moet bruikbaar en maximaal groen zijn, met aandacht voor levendigheid, identiteit, continuïteit en sociale veiligheid.

— Ecologische verbindingen worden in stand gehouden en versterkt.

— De Schijnpoortweg en Bisschoppenhoflaan worden stedelijke, groene boulevards, met focus op openbaar vervoer en fietsers en voetgangers.

— De impact van bezoekers van het Sportpaleis op omliggende wijken wordt verminderd, o.a. door uitloopzone, onderzoek over voorkant Sportpaleis en herinrichting van ruimte voor de verschillende vervoersmiddelen.

We streven naar veilige verbindingen voor alle doelgroepen, van 8-jarig kind tot bejaarden en mindervaliden:

— Functionele verbindingen leggen link tussen wijken en functies op buurniveau.

— 'Nabij groen' wordt toegankelijk gemaakt voor niet-gemotoriseerd verkeer.

De langetermijnvisie blijft om maximaal te overkappen.



Gezondheid

— Bij het bepalen van overkappingen en bermen staan verbetering van de **leefbaarheid, de lucht- en de geluidskwaliteit** centraal, zowel voor de omliggende wijken, het nieuwe park als de wijken aan de andere uiteinden van de overkappingen. De ontwerpers werken daarvoor nauw samen met experts geluid en lucht.

— Eventueel noodzakelijke gaten in de overkapping worden voorzien van een maximum aan mogelijke milderende maatregelen.

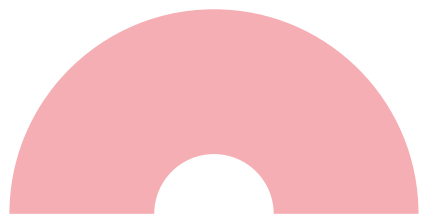
Wat is een scrumsessie?

Voor de vier clusters van de Oosterweelverbinding werd een specifieke methodiek toegepast om met een groep van uiteenlopende stakeholders tot een gedragen oplossing te komen. Daar waar verschillende partijen met een eigen oplossing naar voor kwamen en een veto stelden tegen de oplossing van de tegenpartij, werd gekozen om een stap terug te zetten door doelstellingen te formuleren waar iedereen zich achter kon scharen. Daarna werd in een intensief proces van ontwerpend onderzoek gezocht naar de beste nieuwe oplossing.

Bij deze scrumsessies waren de volgende organisaties betrokken: Lantis, Stad Antwerpen, De Lijn, Agentschap Wegen en Verkeer, burgerbewegingen (Ringland, Ademloos, stRaten-generaal), Team Intendant, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Sportpaleis en de verschillende buurtcomités van het Schijnverbond.



Wat is er tot nu toe gebeurd met deze leefbaarheidsprojecten?



Evenwichtige bereikbaarheid i.f.v. een ambitieuze modal shift

— Een betere doorstroming van het **openbaar vervoer** op de Schijnpoortweg/ Bisschoppenhoflaan en Theunisbrug. Betere afstemming van haltes tussen Sportpaleis en multimodale knoop Schijnpoort.

— Een optimale multimodale verknoping en de veiligheid en het comfort van het langzaam-verkeersnetwerk zijn essentieel. Er is nood aan duidelijke en veilige fietsverbindingen in alle richtingen en aan veilige oversteekplaatsen voor voetgangers.

— Aandacht voor de ontsluitingsstructuur van het Sportpaleis en de Lotto Arena, ook voor logistieke bewegingen.

— Rekening houden met de rol van het Albertkanaal voor goederenvervoer over water.

— Aansluiting op de snelweg richting noord, zuid en Oosterweelverbinding.

— Omliggende straten worden zoveel mogelijk ontlast van verkeersdruk.

— Een veilig, leesbaar en robuust verkeerssysteem creëren.

— Vanuit hoofdwegennet moet er een maximale toeleiding naar de evenementenparkings zijn zonder filevorming op snelweg, met minimale impact op het lager wegennet en de zachte vervoersmiddelen.

Op basis van de vooropgestelde doelstellingen werd via **ontwerpend onderzoek** samen met de deelnemers van de scrumsessies gezocht naar nieuwe oplossingen.

Het ontwerpend onderzoek kon grotendeels in twee delen gesplitst worden:

— Hoe wikkelt het verkeer van de snelweg zich af? Is er een verbindingsweg nodig, en waar moet die dan liggen?

— Hoe gaan we om met de zone rond het Sportpaleis? Kan het R. Gregoirplein autovrij worden door het verkeer achter het Sportpaleis door te sturen?



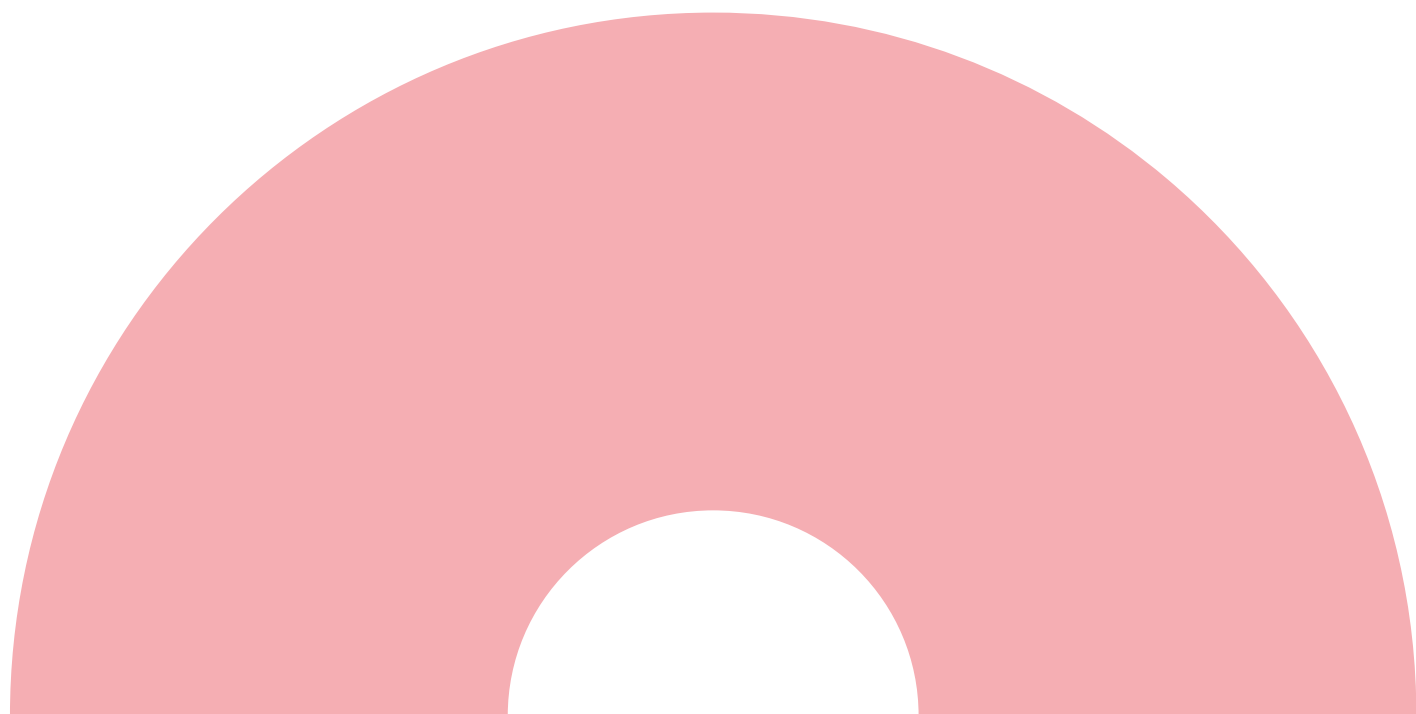
Wil je meer weten?

Blader door de doelstellingsnota voor een overzicht van alle doelstellingen voor dit ontwerp.

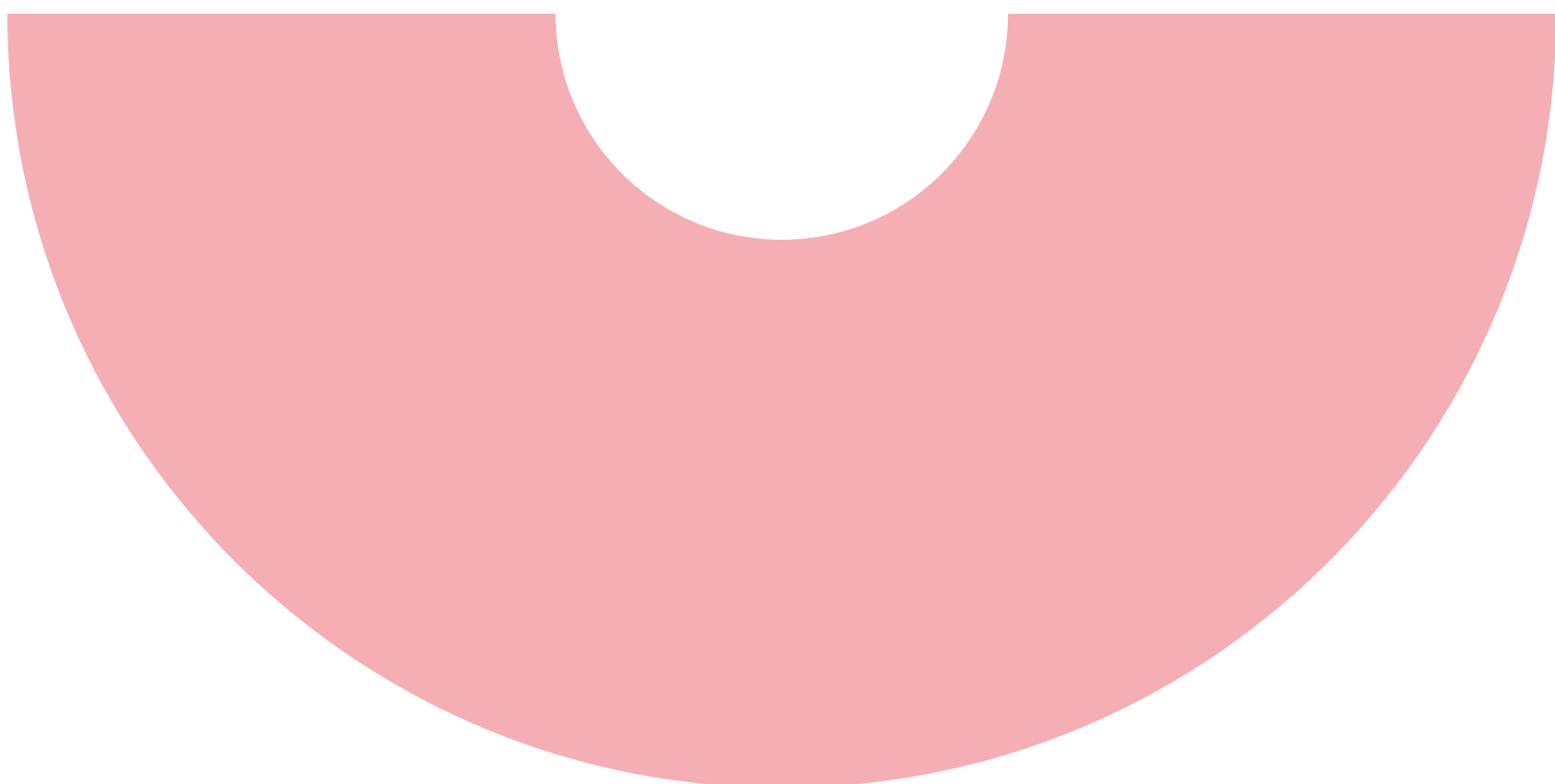


Wil je meer weten?

Je kan de maquette hiernaast van dichtbij bekijken.

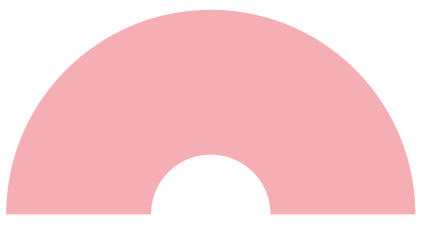


© frederikbeyens





Wat is er tot nu toe gebeurd met deze leefbaarheidsprojecten?



Wat waren de resultaten van het onderzoek?

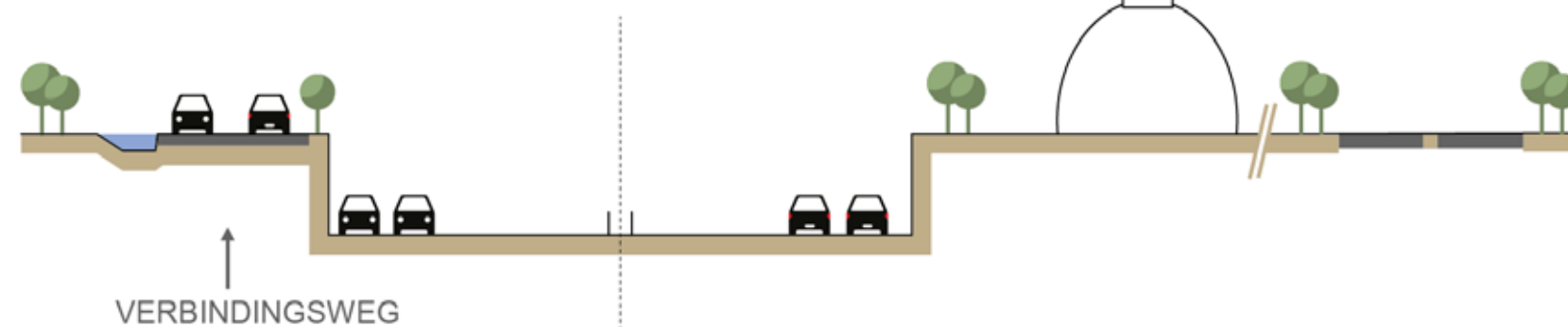
1

Voorstellen voor verbindingsweg:

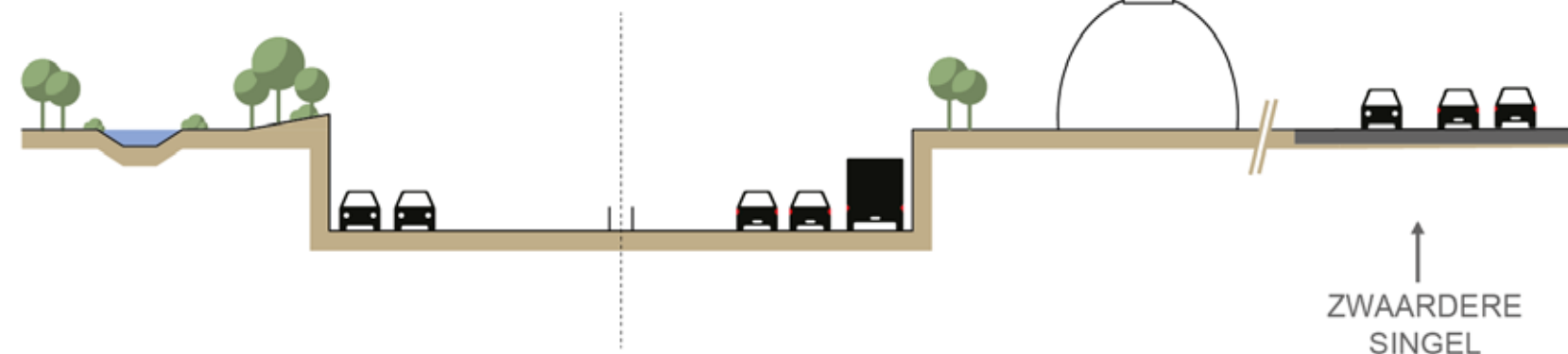
Al snel werd duidelijk dat het afwikkelen van alle verkeersstromen op één centraal kruispunt niet de nodige ruimtelijke kwaliteit zou bieden, noch doorstroming van het openbaar vervoer, voetgangers, fietsers en autoverkeer zou toelaten.

Daarom werden er verschillende varianten met een verbindingsweg uitgetest:

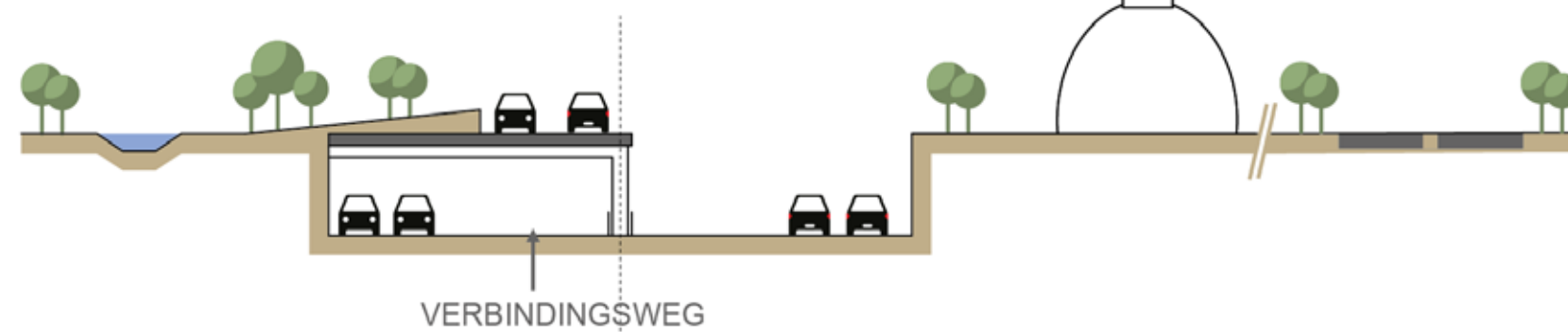
VARIANT VOORAFGAAND AAN SCRUMSESSIES



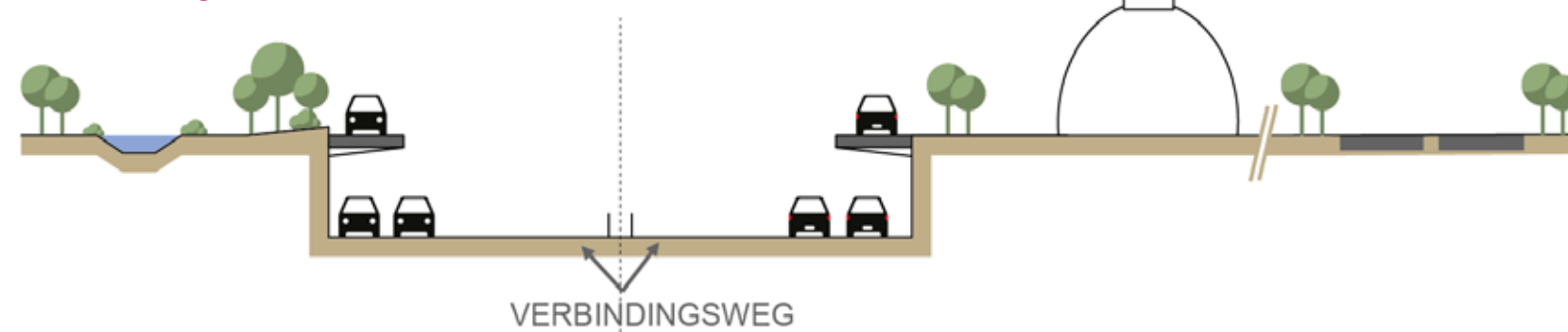
VARIANT 1



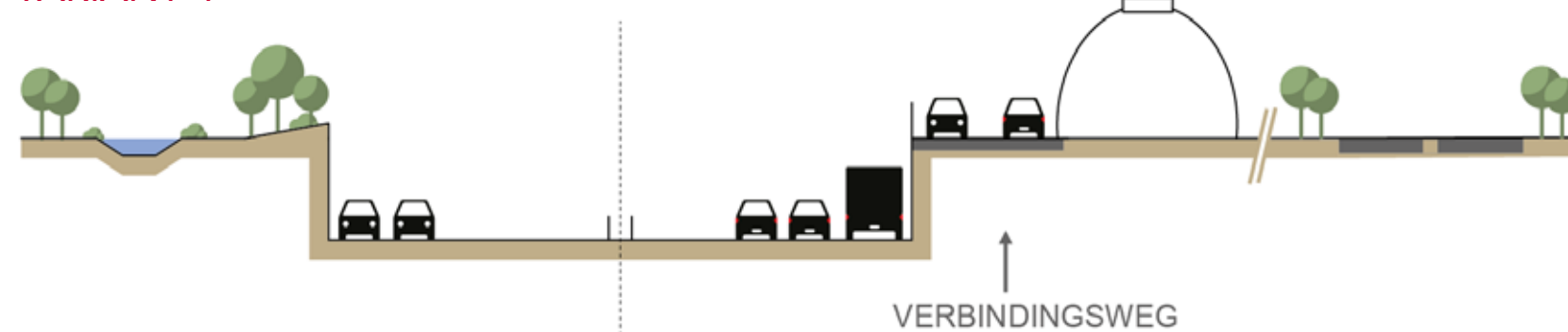
VARIANT 2



VARIANT 3



VARIANT 4



Variant 1

Een verbreding van de Noordersingel zodat die de functie van de bijkomende verbindingsweg kan overnemen. De ruimte tussen de Ring en de Ten Eekhoelei komt dan vrij voor een park. De Singel wordt wel erg breed en kan nog moeilijk een stedelijke boulevard genoemd worden. Bovendien komt de vlotte en veilige oversteek voor voetgangers en fietsers in het gedrang, waardoor de Singel een barrière wordt tussen de stad en de overkapping.

Variant 2

De Verbindingsweg komt op de Ring te liggen, dankzij een bijkomende overkapping. De ruimte tussen de Ring en de Ten Eekhoelei wordt enkel nog versmald aan de twee uiteindes van de verbindingsweg, waar die een bocht moet maken.

Variant 3

De twee rijrichtingen van de verbindingsweg worden opgesplitst en aan weerszijden van de Ring gelegd, op een overkapping boven de Ring.

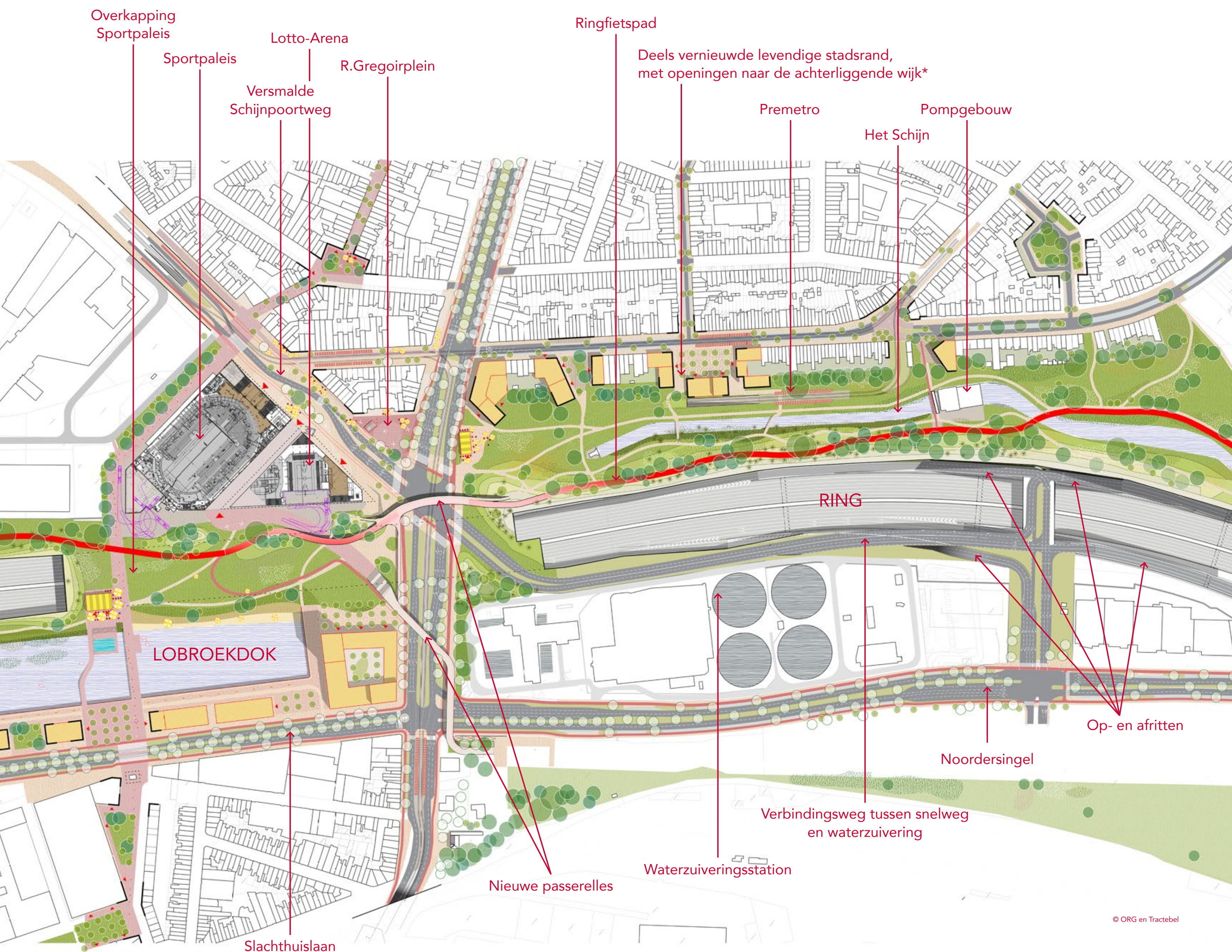
Variant 4

De verbindingsweg wordt opgeschoven tot aan de overzijde van de Ring: tussen de Ring en de waterzuiveringsinstallatie. Dat vergt een ondergrondse kruising met de afrit zuid, maar zo bundelen we wel alle infrastructuur en barrières tot één geheel, waardoor meer ruimte overblijft voor een park.



Wat is er tot nu toe gebeurd met deze leefbaarheidsprojecten?

Na afweging van alle voor- en nadelen van deze varianten, kwamen de deelnemers van de scrumsessie tot het unanieme besluit dat de laatste oplossing de beste is, waarbij de verbindingsweg tegen het waterzuiveringsstation geschoven wordt. **De ruimte voor het park achter de Ten Eekhoveweg en de mogelijkheid tot een volledige overkapping op lange termijn waren doorslaggevend.**



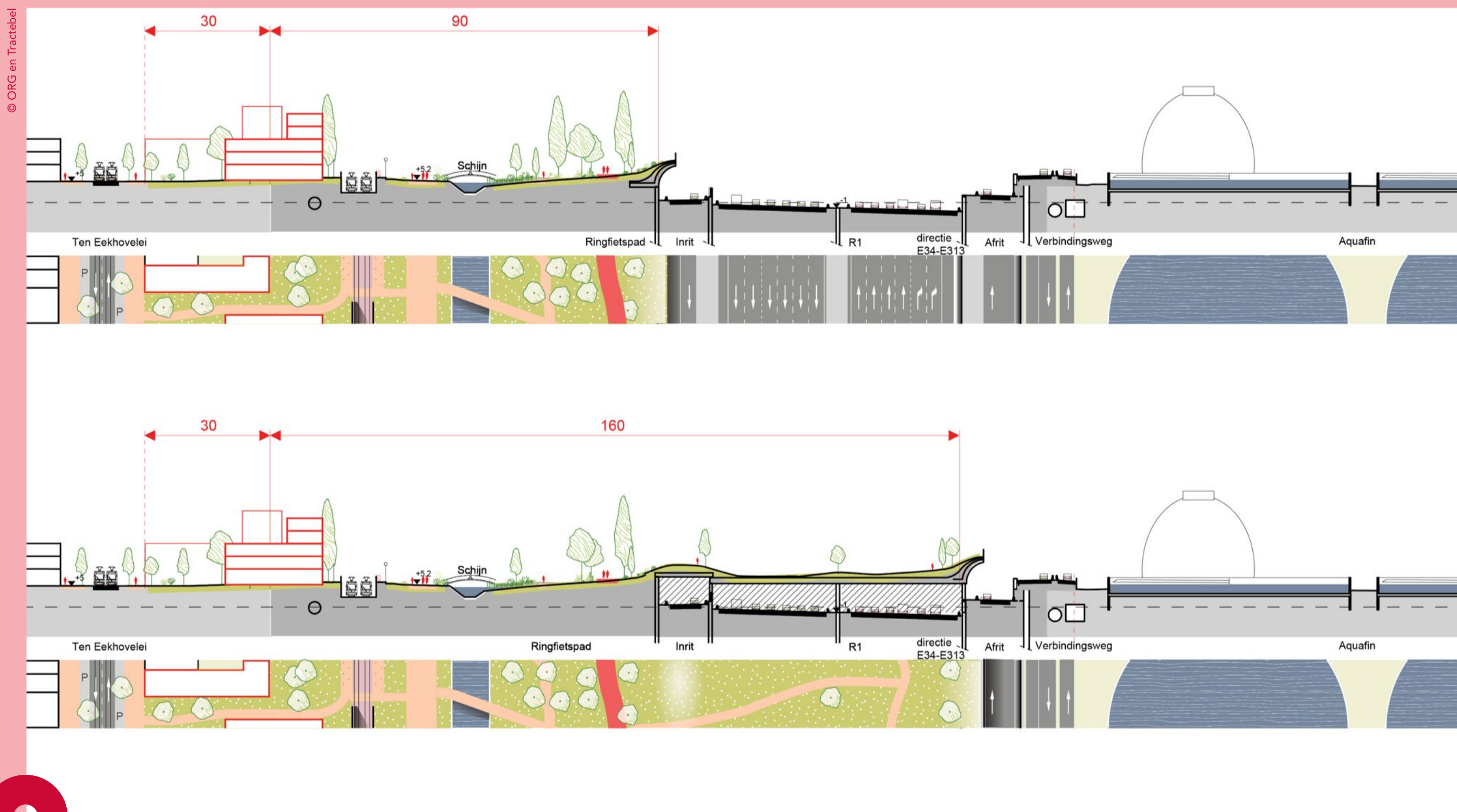
*De locatie van de openingen naar de achterliggende wijken is louter illustratief en berust niet op concrete plannen en/of afspraken.

Lantis wijst er uitdrukkelijk op dat het voorliggende project nog onderworpen is aan de wettelijke vereiste studies. Huidig document doet op de resultaten van dit onderzoek in geen geval een voorafname. Het voorliggend project kan dan ook op basis van deze wettelijke vereiste studies (bv. alternatievenonderzoek, opgelegde milderende en flankerende maatregelen, etc.) nog gewijzigd worden. Huidig document moet onder dit voorbehoud worden gelezen. Lantis is de werknaam van BAM nv van publiek recht.

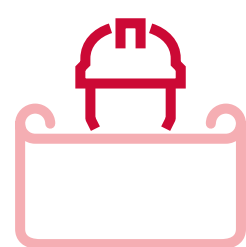


Wat is er tot nu toe gebeurd met deze leefbaarheidsprojecten?

Door de verplaatsing van de verbindingsweg naar de overzijde van de Ring, aan de kant van het waterzuiveringsstation, zou bij een toekomstige volledige overkapping de breedte van het park in een keer verdubbelen.



BOVEN Ontwerp zoals het wordt aangelegd in de eerste fase.
ONDER Ontwerp bij een volledige overkapping.



Het ontwerp van deze zone wordt in de volgende fase verder uitgewerkt door het nieuwe ontwerpteam Ringpark het Schijn, in samenwerking met de lokale stakeholders en in co-creatie met een brede groep wijkbewoners.



Wat is er tot nu toe gebeurd met deze leefbaarheidsprojecten?

2

Voorstellen voor het R. Gregoirplein en de Schijnpoortweg:

Er werden verschillende alternatieven onderzocht voor de publieke ruimte rond het Sportpaleis:

Variant 1

De Schijnpoortweg blijft liggen voor het Sportpaleis, al dan niet ingesnoerd tot één rijvak per rijrichting van aan het einde van de Theunisbrug tot aan de Bisschoppenhoflaan. Het plein voor het Sportpaleis moet vooral kunnen functioneren voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Bovendien komt er in deze variant geen infrastructuur te liggen in Ringpark Lobroekdok, achter het Sportpaleis.

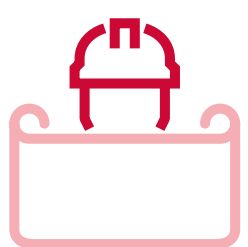
Variant 2

Op de plek waar de Theunisbrug op de Schijnpoortweg uitkomt, wordt de weg omgeleid achter het Sportpaleis. Daardoor ontstaat er een autovrij plein voor het Sportpaleis, maar komt er infrastructuur in het landschap van Ringpark Lobroekdok.

Variant 1



Variant 2



Het ontwerp van deze zone wordt in de volgende fase verder uitgewerkt door het nieuwe ontwerpteam Ringpark Lobroekdok, in samenwerking met de lokale stakeholders en in co-creatie met een brede groep wijkbewoners.



Wat is er tot nu toe gebeurd met deze leefbaarheidsprojecten?

Vorbereidingen omgevingsvergunningsaanvraag (OVA) Oosterweelverbinding

— Lantis tekent nu de omgevingsvergunningsaanvraag (OVA) uit. Ook landschappelijke inrichting maakt daar deel van uit, naast een volledig uitgewerkt infrastructuurontwerp.

— **De wijzigingen van de infrastructuur aan de op- en afritten en Schijnpoort op basis van de scrumsessies zullen nog niet verwerkt zijn in de plannen voor de OVA.** Daarvoor moeten deze tekeningen nog veel gedetailleerder uitgewerkt worden.

— Wel spraken Lantis, de stad en de burgerbewegingen een akkoord om de plannen aan te passen in een volgende fase: net zoals voor alle andere Ringparken wordt in de loop van de komende jaren gewerkt aan een bijkomende omgevingsvergunningsaanvraag voor de verdere uitwerking van het landschap (de precieze invulling en verfijning van de parken). Specifiek voor dit gebied zal ook een aangepaste OVA ingediend worden die de locatie van de verbindingsweg en de bijhorende hertekening van de Schijnpoortweg en de op- en afritten bevat.



© Frederik Beyens



De huidige situatie tussen de Ring en de huizen van de Ten Eekhoveleri.

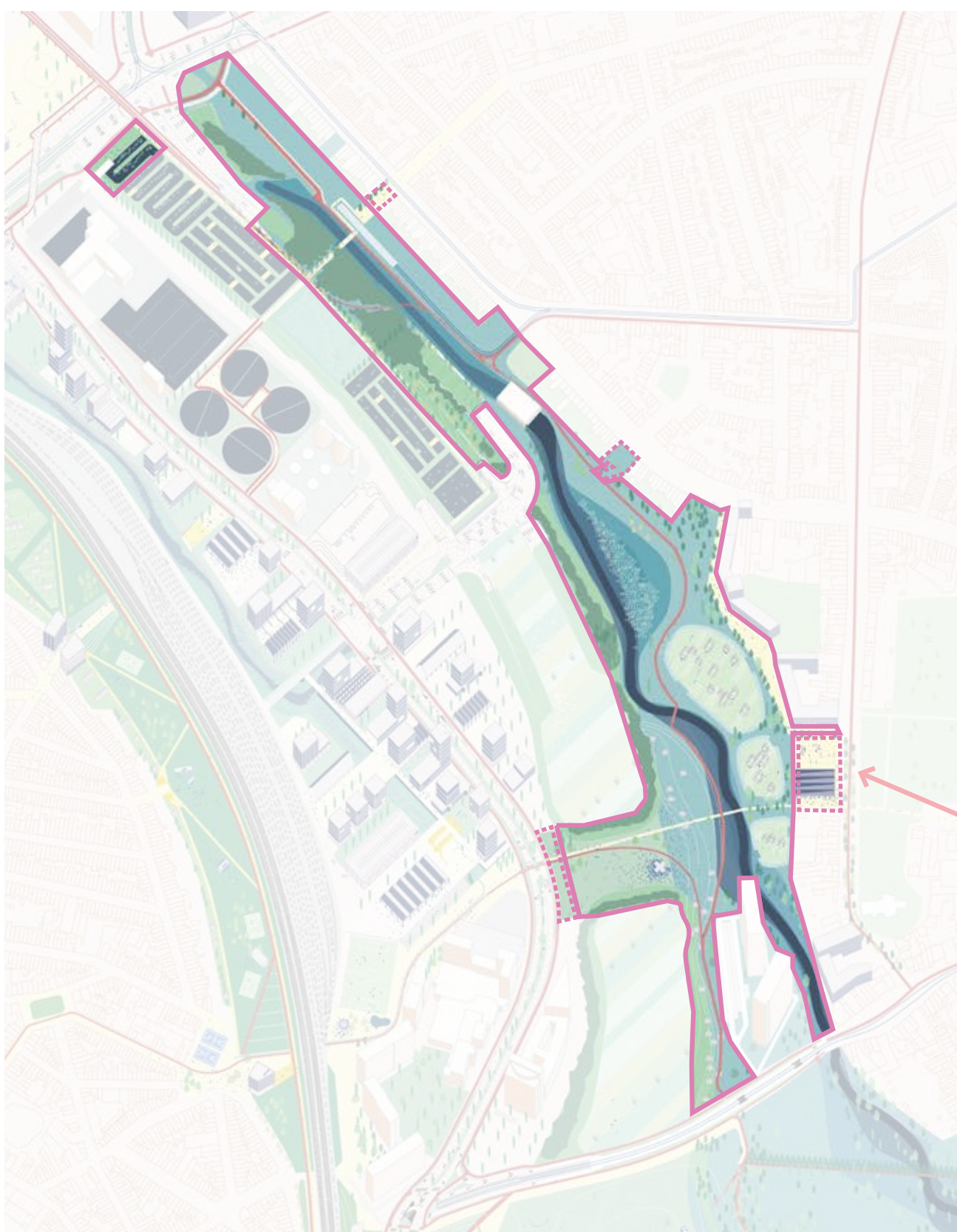


Wat is er tot nu toe gebeurd met deze leefbaarheidsprojecten?

Aanstelling ontwerpteam voor Ringpark Lobroekdok en Ringpark het Schijn

In het voorjaar van 2020 worden nieuwe ontwerpteams aangesteld voor Ringpark Lobroekdok en Ringpark het Schijn. Daarvoor wordt nu de opdracht geschreven, met vernieuwde ambities en ontwerpopgaven. Door alle evoluties van de afgelopen maanden kan het schetsontwerp van de vroegere Teams Noordoost en Oost niet meer volledig gebruikt worden. Belangrijke inzichten en ideeën worden wel meegenomen in de nieuwe opdracht.

Het ontwerpteam maakt samen met buurtbewoners, bedrijven, bezoekers, experts en andere actoren een **volledig landschapsontwerp** op. De ambitie ligt hoog.



© Team S1N4E + NDVR + H+N+S



© Team ORG + Arup + Common Ground

Merk op dat enkele delen van de projectcontouren in stippellijn zijn aangeduid: deze gebieden zijn privé-terreinen. Op basis van de ontwerp-schetsen zal met de eigenaars bekeken moeten worden wat er mogelijk is. Als de overheden erin slagen tot een akkoord te komen met de eigenaars, zal het ontwerpteam deze zones verder kunnen uitwerken.



Je leest er meer over op fiche 17, onder 'Waarom realiseren we dit project?'



Wat is er tot nu toe gebeurd met deze leefbaarheidsprojecten?

Waarom is er een nieuwe opening aan Steenborgerweert?

Uit gedetailleerde berekeningen bleek dat het beter is voor de luchtkwaliteit aan de wijken Dam en Merksem om ook een opening te voorzien in de kanaaltunnel die de Oosterweelknoop verbindt met de R1-Oost.



opening in overkapping

indicatie
toekomstige
parkbrug

dienstbouwwerk

Lantis wijst er uitdrukkelijk op dat het voorliggende project nog onderworpen is aan de wettelijk vereiste studies. Huidig document doet op de resultaten van dit onderzoek in geen geval een voorafname. Het voorliggend project kan dan ook op basis van deze wettelijk vereiste studies (bv. alternatievenonderzoek, opgelegde milde-rende en flankerende maatregelen, etc.) nog gewijzigd worden. Huidig document moet onder dit voorbehoud worden gelezen. Lantis is de werknaam van BAM nv van publiek recht.



Wat is er tot nu toe gebeurd met deze leefbaarheidsprojecten?

Wat kan het nieuwe ontwerpteam hier nog over zeggen?

In de omgevingsvergunningsaanvraag van Lantis voor de Oosterweelverbinding wordt de overlast op het vlak van lucht en geluid al zoveel mogelijk beheerst, zoals dat voorgeschreven is door de milieuwetgeving en onderzocht wordt in het project-MER (milieueffectrapport). Daarmee wordt bijvoorbeeld bepaald hoe hoog eventuele schermen of bermen moeten zijn. **Voor de precieze afwerking van de openingen zijn er echter nog veel mogelijkheden.**

De door Lantis voorgestelde schermen en bermen moeten beter afgestemd en geïntegreerd worden in het landschap en de functies van het park. Dat is onderdeel van de eerste opdracht van het ontwerpteam. Lantis zal hier actief aan meewerken en de werf van de Oosterweelverbinding bijsturen.

Misschien komen er de komende jaren nieuwe inzichten over tunnelveiligheid, luchtverontreiniging, verkeersintensiteiten of het afhandelen van ADR-transport ... In dat geval kan het ontwerp van het park daar nog op de meest kwalitatieve manier aan aangepast worden.

Waarom zijn er openingen in de overkapping?

Om de Ring te kunnen overkappen, moet de **veiligheid** gegarandeerd kunnen worden. Daar komt zowel tunnelveiligheid, verkeersveiligheid als verkeersmanagement bij kijken.

De Ring krijgt grote hoeveelheden verkeer te verwerken en er zijn veel op- en afritten. Door de nabijheid van de haven rijden in deze tunnels bovendien relatief veel vrachtwagens met gevaarlijke producten. Om de schade en het aantal slachtoffers bij een incident in de tunnel te beperken, wordt een maximale tunnellengte bepaald.

Als door een ongeval **brand** zou ontstaan, kan er een gevaarlijke combinatie van rookgassen en hitte vrijkomen. Een grote opening moet ervoor zorgen dat een grote wolk rook, gas of hitte snel kan ontsnappen.

We moeten ook rekening houden met de leefkwaliteit van de wijken rondom de Ring. Het gaat vooral om **luchtkwaliteit en geluidsoverlast**. Op het dak van de Ring zal de lucht van veel betere kwaliteit zijn dan ze nu is langs de Ring. In de tunnels blijven voertuigen vervuilende stoffen uitstoten.

Die vervuilde lucht komt naar buiten aan de tunnelmonden, aan op- en aan afritten. Met de huidige filtertechnieken kan de lucht onvoldoende worden gezuiverd. Om te beheersen waar deze lucht naar buiten komt, is het belangrijk te bepalen waar de uiteindes van de tunnels liggen. Ook laten extra openingen ter hoogte van minder bewoonde gebieden toe om vervuilde lucht te spreiden.

Daarnaast kunnen we de **concentratie aan vuile lucht** op één plaats kleiner maken door de vervuilde lucht met schoorstenen of hoge wanden in hogere luchtlagen te brengen. De concentratie aan fijn stof, NOx en andere vervuilende deeltjes wordt zo lager op de plaatsen waar veel mensen wonen of in de nieuwe parken.

Om geluidsoverlast verder in te dammen worden de openingen afgewerkt met geluidschermen, geluidsbermen, aangepaste vegetatie of een combinatie van maatregelen.

Waarom realiseren we dit project?

Het aanpakken van de Ring in deze zone biedt een historische kans om de negatieve impact van grote infrastructuurwerken uit het verleden te keren. Door de **infrastructuur om te vormen tot een kwalitatief stedelijk landschap, kan ook de omgeving van de aanpalende buurten aanzienlijk verbeterd worden.**

De Ringparken bieden bijvoorbeeld een antwoord op het tekort aan groen in Borgerhout en de wijken Kronenburg en Dam. Ze zorgen voor een betere waterbuffering en voor veilige voetgangers- en fietspaden. Slimme combinaties van geluidsschermen en -bermen reduceren geluidsoverlast en luchtvervuiling van de Ring.

De omgeving van station Schijnpoort krijgt tot slot de kans om zich te ontwikkelen tot een multimodale knoop.



Om de **continuïteit** te garanderen wordt er steeds afgestemd met de aangrenzende Ringparken. Bij deze Ringparken zijn dat, naast beide parken onderling, Ringpark Groenendaal en Ringpark Groene Vesten.



Er zijn verschillende **Ringstudies** die parallel lopen en waarvan de inzichten een impact hebben op deze Ringparken:

Water en energie

Door de positie van de Ring midden in de stad is dit gebied uitermate geschikt om een centrale rol te vervullen in het water- en energiesysteem van Stad Antwerpen. Deze studie onderzoekt de mogelijkheden daarvoor.

Multimodale knopen

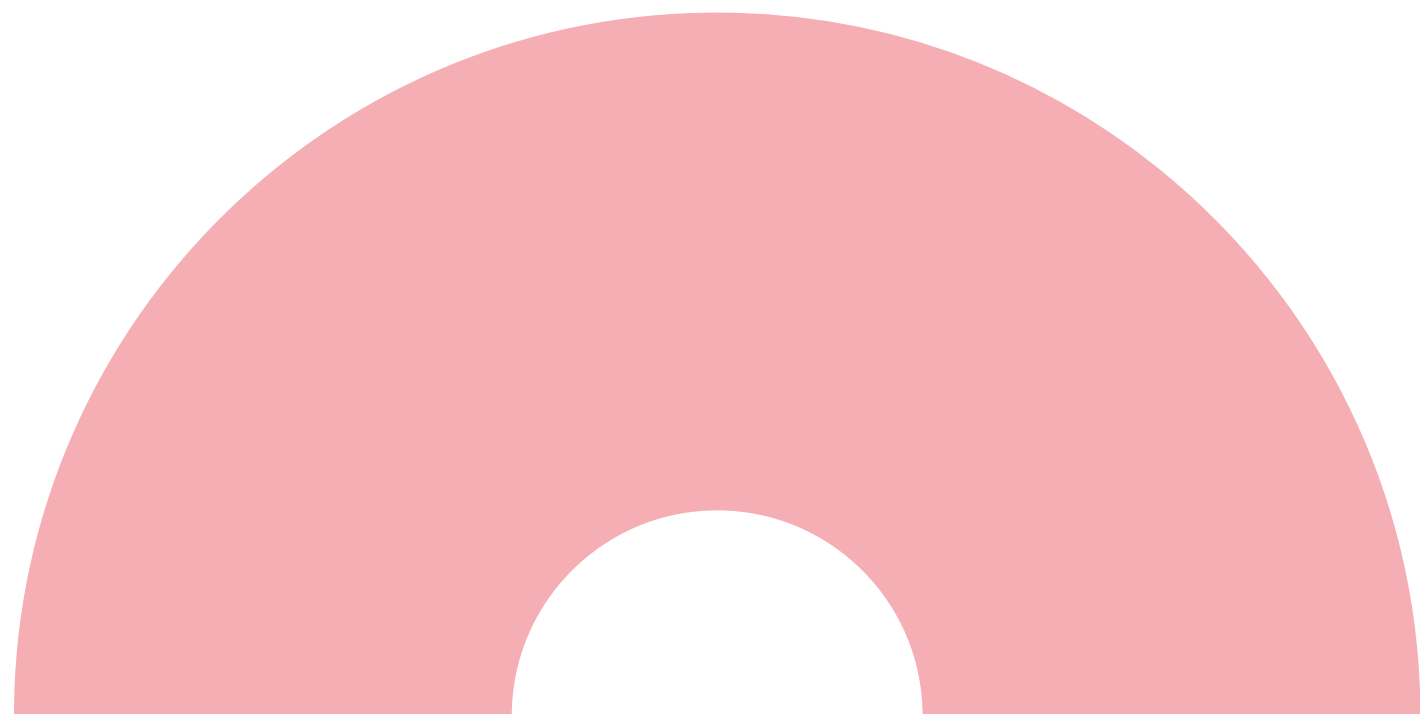
De studie onderzoekt welke vervoersmiddelen in vier stations-omgevingen (Antwerpen-Zuid, Berchem, Schijnpoort en Luchtbal) toegevoegd/versterkt kunnen worden en welke ruimte ze nodig hebben. Voor deze Ringparken zal dat belangrijke input opleveren voor de omgeving rond Schijnpoort.

Stad maken

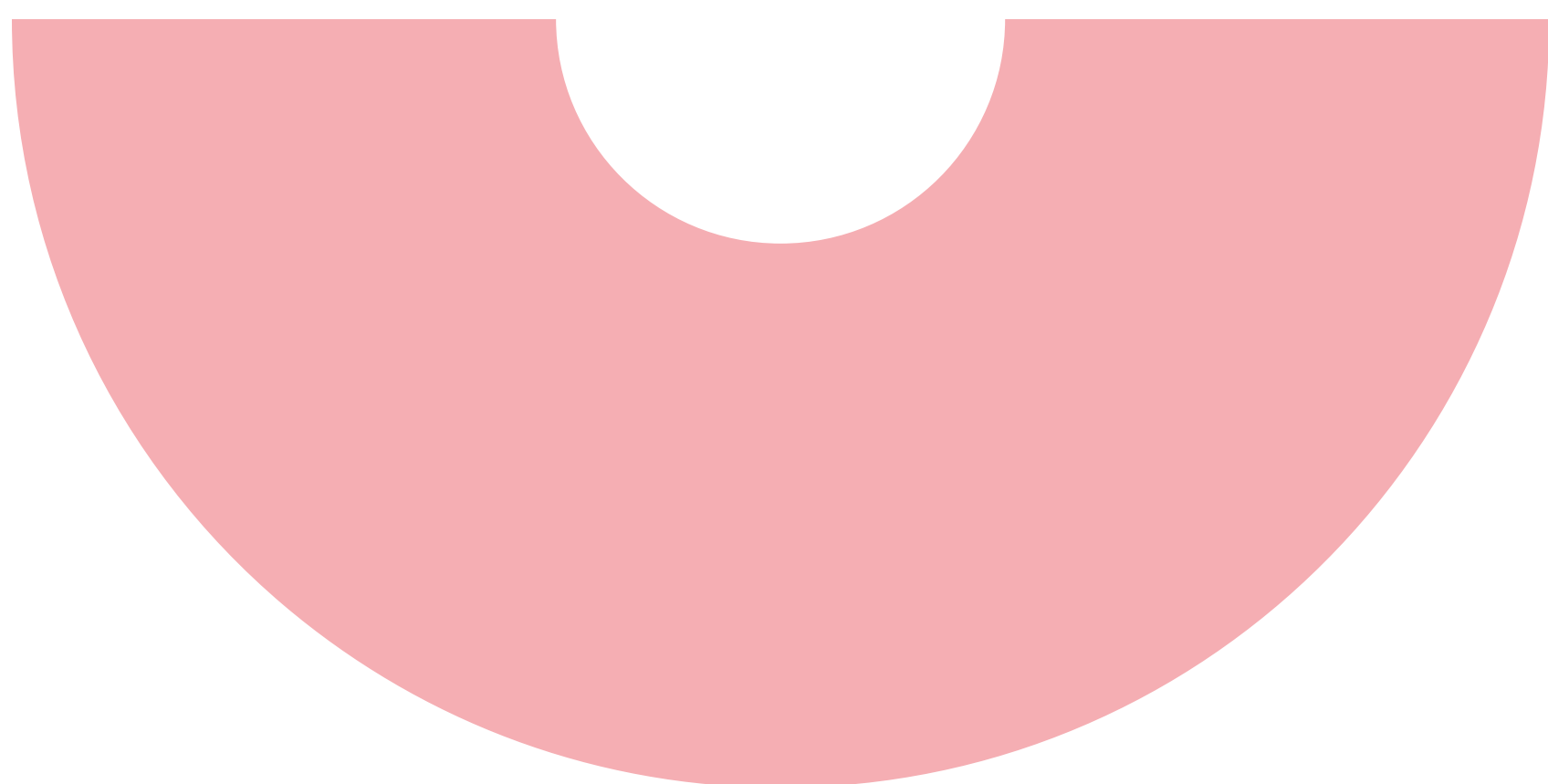
In deze studie wordt onder leiding van de stadsbouwmeester in grote lijnen bepaald welke stadsontwikkelingsprojecten gewenst zijn rond de Ringparken. Een duidelijke 'voorkant' aan de rand van het park, zorgt immers voor sociale controle en een levendig park.



Meer informatie vind je op de tafel met verdiepende studies.



© frederikbeyens



Welke winsten levert het op?

Ringpark Lobroekdok.



© Team ORG + Arup + Common Ground

De afbraak van het viaduct van Merksem en een overkapping ter hoogte van Steenborgerweert en het Sportpaleis creëren ruimte voor een Ringpark tot aan de oevers van het Albertkanaal. Het Ringpark biedt een antwoord op het groentekort in de wijken Kronenburg en Dam.



© Team ORG + Arup + Common Ground / Weiss

Groene uitlopers tot in de wijken Dam, Kronenburg, Oud-Merksem en Nieuwdreef geven ruimte aan verschillende wijkfuncties zoals sportvelden, speeltuinen, een jeugd- en wijkhuis, buurtpleintjes of volkstuinten en verbinden deze ook.



© Team ORG + Arup + Common Ground

Er wordt bestudeerd hoe de **oversteekbaarheid van de Slachthuislaan, Schijnpoort en de Bischoppenhoflaan verbeterd kan worden**. Dit valt binnen het studiegebied van de opdracht, maar niet binnen het budget.

Op het **nieuwe plein aan het Sportpaleis** kunnen muziekliefhebbers verzamelen voor en na concerten. De grote drukte wordt zo beter gespreid. Er komt een hoogwaardige publieke ruimte rond het Sportpaleis en de overlast door bezoekers voor de omliggende wijken vermindert.

Doorheen het park zorgen **groenzones met wilde en ruwe natuur** voor de ontbrekende puzzelstukken in de **ecologische structuur** van Antwerpen. Bezoekers kunnen in de bocht van het Albertkanaal genieten van een spectaculair vergezicht over het water en de stad.

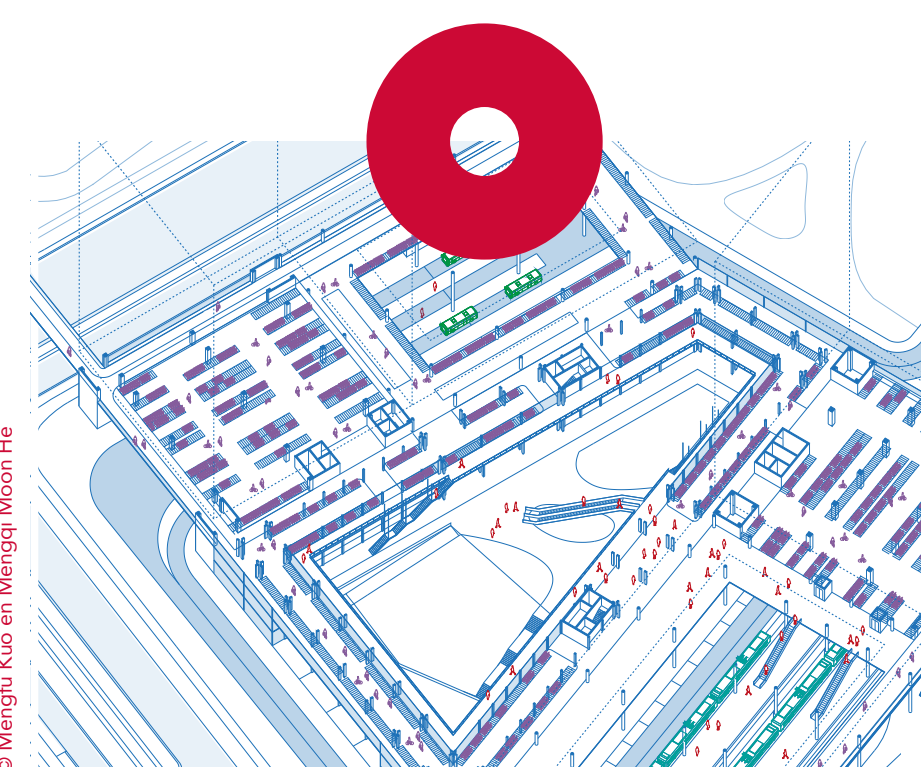
De randen van de parken worden ingericht met **woningen, winkels en andere voorzieningen**. Zo is er meteen sociale veiligheid en wordt het tekort aan voorzieningen opgevangen.

Er worden **veilige fiets- en voetgangersverbindingen** gelegd, zowel in de lengte van de Ringfietsssnelweg als in de dwarse richtingen tussen wijken. Fietzers en voetgangers krijgen toegang tot bestaande en nieuwe groene ruimtes.



© AG VESPA

Op de niet-overkapte delen van de Ring reduceren slimme combinaties van **groenschermen en -bermen** geluidshinder en luchtvervuiling.



© Mengji Kuo en Mengqi Moon He

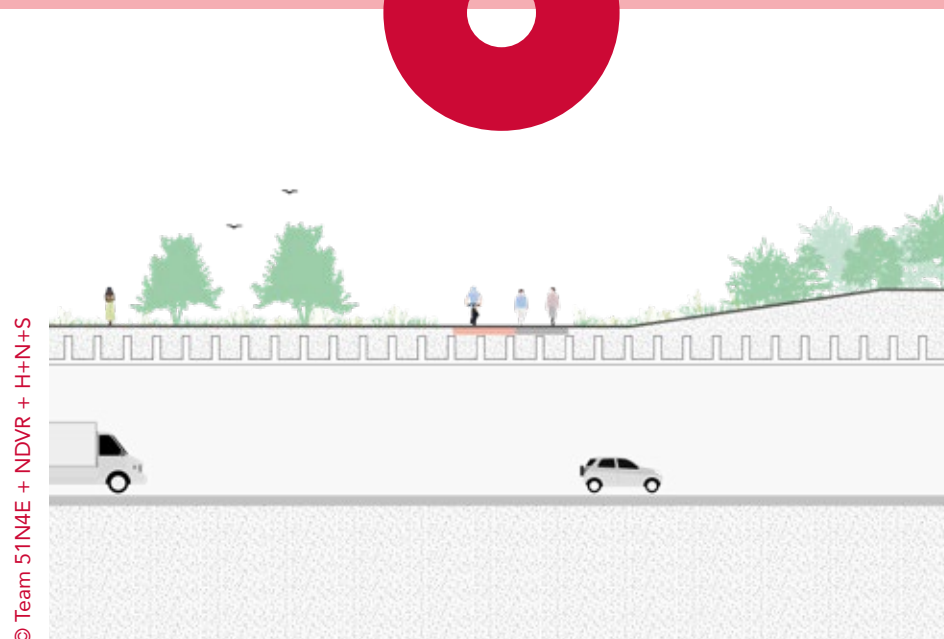
De nabijheid van het Ringspoor biedt extra kansen voor stadsontwikkeling en de ontwikkeling van een **multimodale knoop** aan station Schijnpoort.

Ringpark het Schijn.



© Photocredit

Er worden **veilige fiets- en voetgangersverbindingen** gelegd, zowel in de lengte van de Ringfietsssnelweg als in de dwarse richtingen tussen wijken.



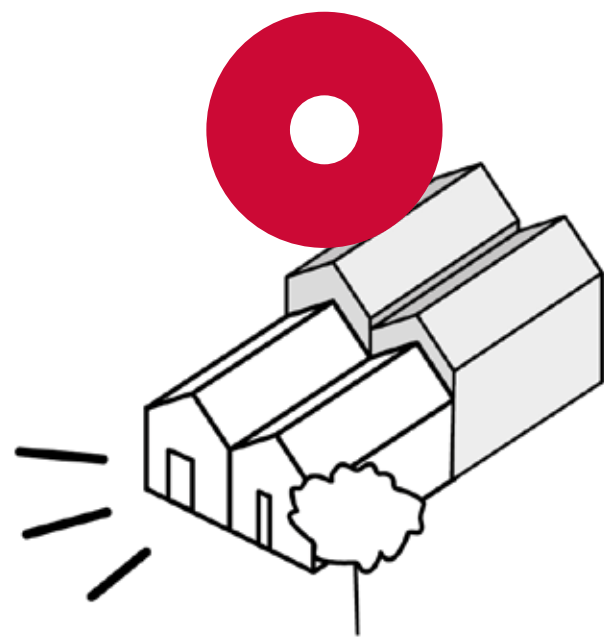
© Team 51N4E + NDVR + H+N+S

Een **overkapping ter hoogte van Trix aan Spoor Oost** verbindt Deurne Noord met het hart van Borgerhout en het Rivierenhof.



© Team 51N4E + NDVR + H+N+S

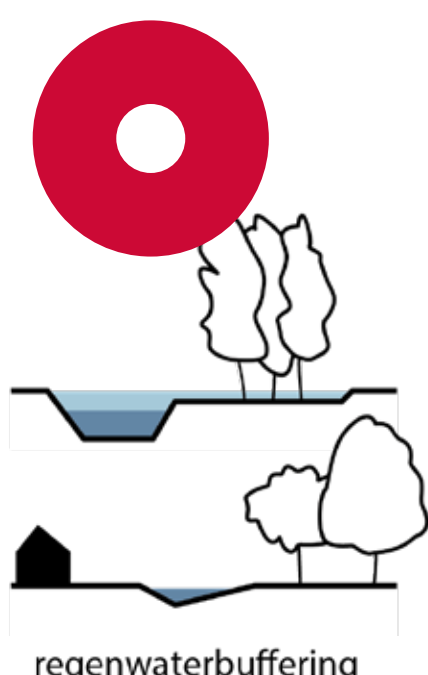
Het Ringpark **vermindert het groentekort** in Borgerhout en Deurne, dankzij vlotte verbindingen voor buurtbewoners, naar en over de nieuwe kap.



© Team 51N4E + NDVR + H+N+S

heroriëntatie naar nieuwe ruimte

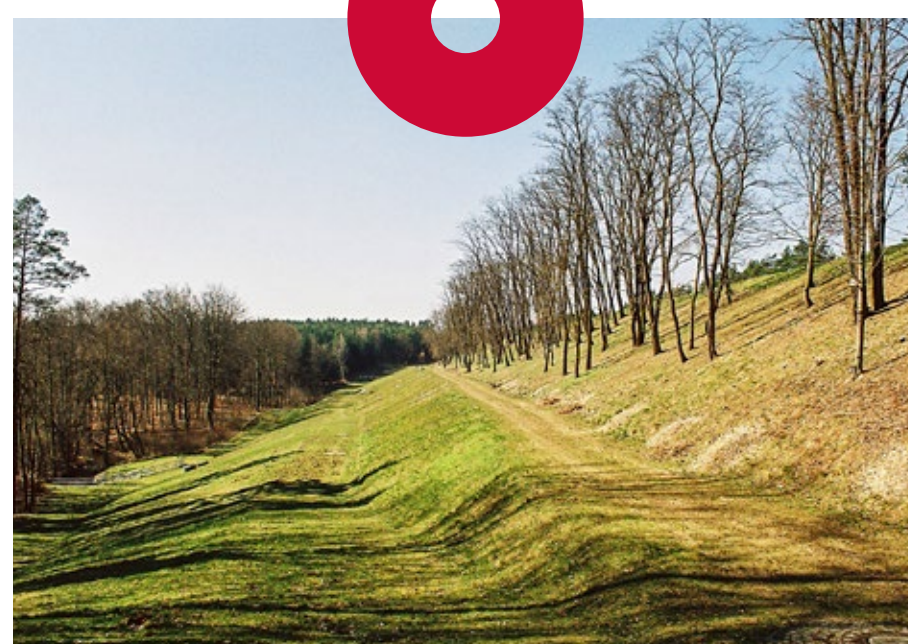
In het nieuwe ontwerp komt de verbindingsweg aan de kant van Aquafin te liggen. Zo wordt het Ringpark aan de Ten Eekhoveweg veel breder, wat het bijzonder waardevol maakt voor de natuur en voor de wijken ernaast. Momenteel keren die hun rug naar de autostrade, maar straks kunnen ze zich richten naar dit **nieuwe park**. Ook de premetro-ingang kan beter geïntegreerd worden in het park.



© Team 51N4E + NDVR + H+N+S

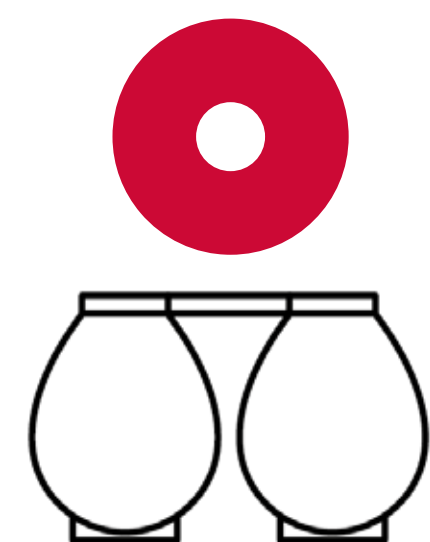
regenwaterbuffering

Het Schijn wordt geïntegreerd in het landschap, en met de input uit de studie water en energie zorgen we voor een **betere waterbuffering in Deurne** en spelen we in op de voorspelde toename aan intensieve regenval.



© Photocredit

Fietsers en voetgangers krijgen toegang tot bestaande en nieuwe groene ruimtes. **Slimme combinaties van groenschermen en -bermen** beperken verder de geluidshinder en luchtvervuiling.



© Team 51N4E + NDVR + H+N+S

identiteit van/ voor de plek

De huidige waterzuiveringsinstallatie, het pompgebouw en de zandvang worden ingezet als **leerplatform over water in de stad**. Het voorgestelde waterpark van Team Oost wordt via een proefopstelling alvast getest op een kleinere overkapping in het verlengde van Schijnpoort.

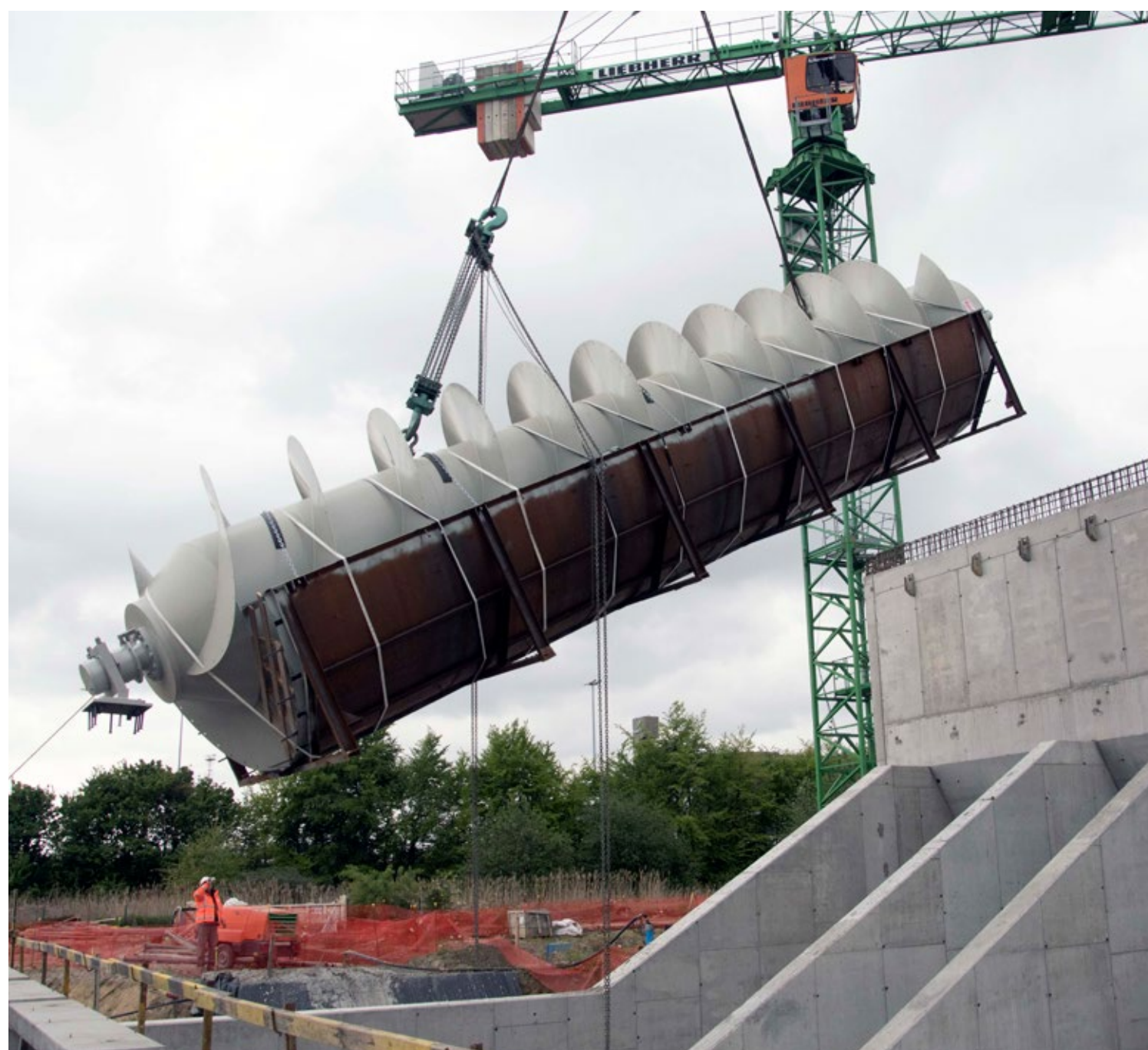
Wat gebeurt er vandaag al in deze omgeving?

Gerealiseerd.

De omgeving van de IJzerlaan, Slachthuislaan en Ingenieur Menneslaan heeft de voorbije jaren een drastische transformatie ondergaan. De IJzerlaanbrug – die de lanen verbond – werd in het voorjaar van 2017 afgebroken en vervangen door een nieuwe fiets- en voetgangersbrug. Samen met de oude brug verdwenen ook haar lange aanloophellingen.



BOVEN IJzerlaankanaal — ONDER Fietsbrug IJzerlaan



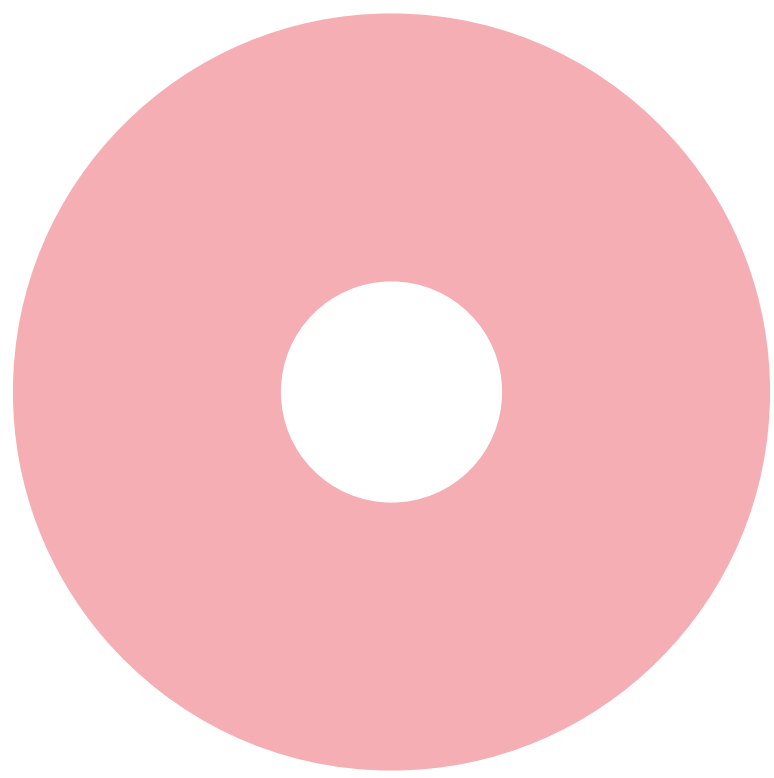
LINKSBOVEN Slachthuislaan — RECHTSBOVEN Pompgebouw — LINKSONDER Noordersingel — RECHTSOnder IJzerlaankanaal

Aan de kant van Antwerpen werd de Slachthuislaan vlotter aangesloten op de IJzerlaan; in Merksem kwam hier een park en een tijdelijke verbindingsweg naar de Groenendaallaan. De IJzerlaan en de Slachthuislaan zijn beide volledig heraangelegd naar het beeld van de zuidelijke Singel met brede fietspaden en bomenrijen. Door de aanleg van een 11 meter breed kanaal stroomt er na 80 jaar opnieuw water in de IJzerlaan.

Intussen ook uitgevoerd: de heraanleg van de Noordersingel met het oog op de toekomstige aansluiting van de verbindingsweg, het verleggen van het Schijn en van leidingenkokers, en de bouw van een nieuw pompgebouw en een zandvang achter de Ten Eekhoele. De werken dienden als voorbereiding op de eigenlijke werken aan de Ring.

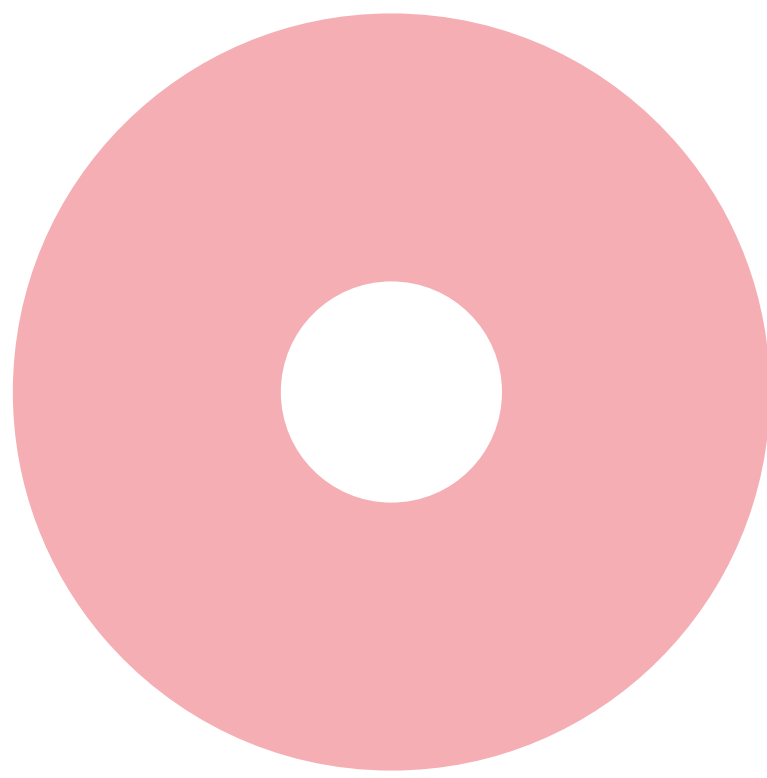
Wat gebeurt er vandaag al in deze omgeving?

In uitvoering.



Theunisbrug

Op de locatie van de Theunisbrug, die bestaat uit twee aparte bruggen, komen drie nieuwe bruggen te liggen. Twee bruggen voor auto's, fietsers en voetgangers en één brug voor de tram. Dankzij deze nieuwe bruggen, die speciaal voor deze plek zijn ontworpen en een doorvaarthoogte van 9,10 meter hebben, kunnen er meer containers op de binnenvaartschepen op het Albertkanaal vervoerd worden. De werken zullen tegen het voorjaar van 2021 afgerond zijn.



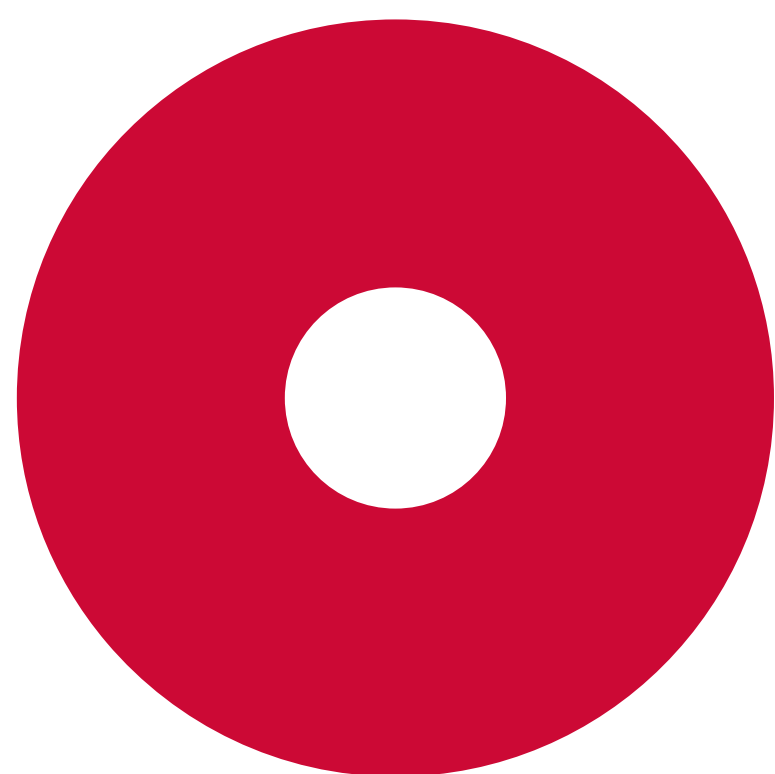
**Passerelle
Schijnpoort**

Het kruispunt Schijnpoort is een zeer druk kruispunt waar zowel auto's, openbaar vervoer, fietsers als voetgangers gebruik van maken. Dankzij een passerelle over de Schijnpoortweg kunnen voetgangers en fietsers veilig oversteken tussen Spoor Oost en het Sportpaleis.

Een fietsbrug, die aansluit op de passerelle, laat na de werken aan Oosterweel het Ringfietspad verder doorlopen langs het Sportpaleis naar de nieuwe fietsbrug over het Albertkanaal. De passerelle en de fietsbrug worden met elkaar verbonden ter hoogte van het voorgestelde plein aan het Sportpaleis. De verdere vormgeving van deze verbinding wordt mee opgenomen in Ringpark het Schijn.



In voorbereiding.

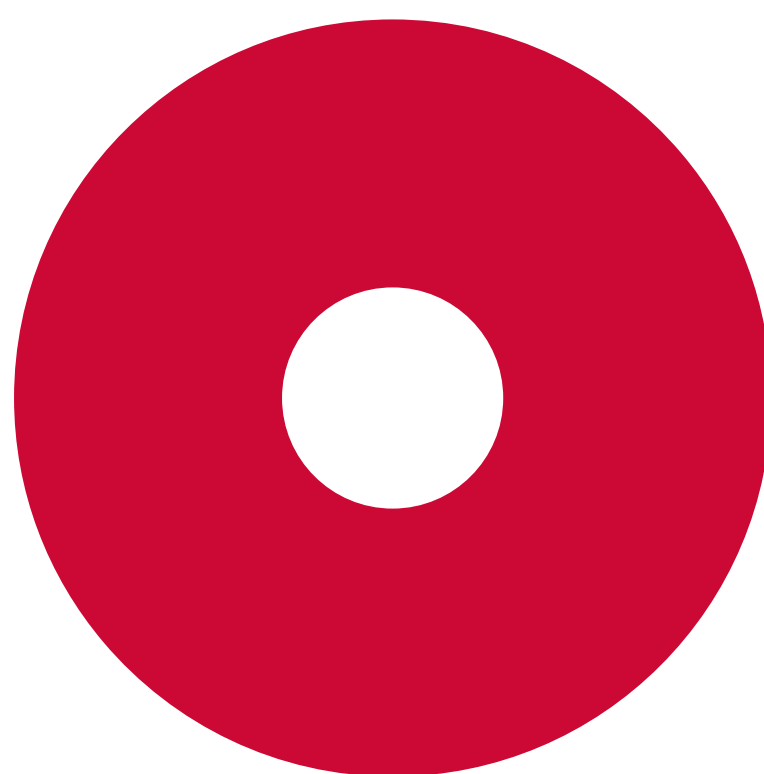


Kanaalkant

De omgeving van het Albertkanaal in Antwerpen (districten Merksem en Deurne), Schoten en Wijnegem omvat het tweede grootste bedrijventerrein van de provincie Antwerpen. Maar het is ook een buurt waar mensen graag wonen. Die combinatie leidt tot moeilijke verkeerssituaties tussen fietsers, auto's en vrachtwagens. Daarom werkt de provincie met lokale partners samen aan een toekomstplan dat dit gebied aangenaam en veilig om te wonen maakt, terwijl de bedrijven vlot bereikbaar blijven.



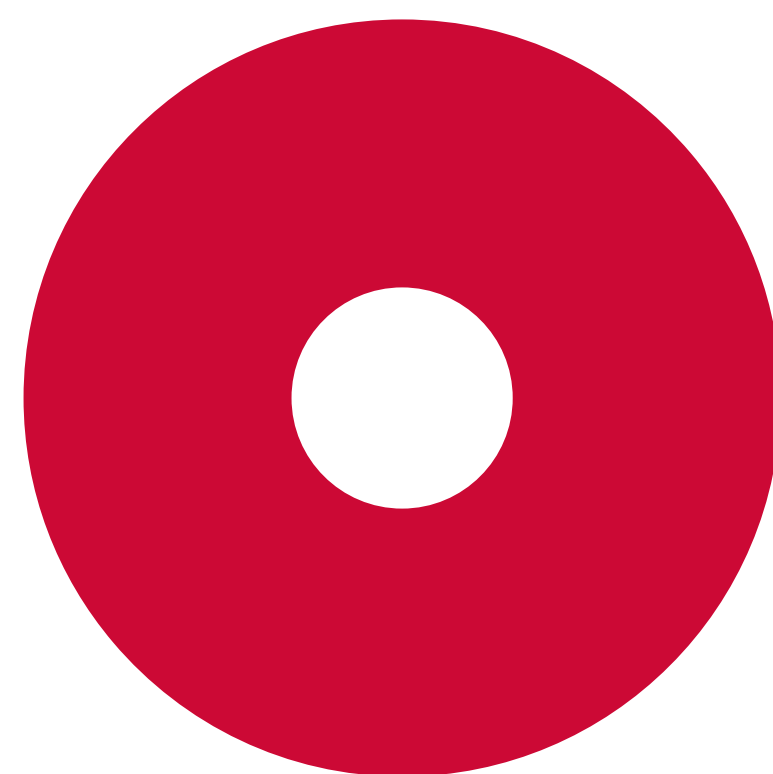
© Provincie Antwerpen



Slachthuissite

De Slachthuissite, het Noordschippersdok en het Lobroekdok groeien in de toekomst uit tot een woongebied met ruimte voor recreatie, voorzieningen (zoals een school), kleinschalige bedrijvigheid en lokale handel. Samen met de nieuwe bouwvelden zal ook het openbaar domein grondig worden aangepakt.

Het gaat concreet om een nieuw buurtpark (de Kalverwei), het Lobroekplein en de nieuwe toegangsweg tot de site, naast de slachthuis-hallen. De stad Antwerpen zal hierover meerdere inspraakmomenten organiseren voor buurtbewoners. In het najaar van 2021 zouden de werken starten.



Nieuw Oost (Spoor Oost + spoorpark)

Het project 'Nieuw Oost' bundelt de aanleg van een nieuw park aan de binnenzijde van het Ringspoor op een deel van de huidige spoorwegbundel, en de ontwikkeling van een nieuw stadsdeel aan de buitenzijde van de sporen. Het project zal de leefbaarheid van de omliggende wijken sterk verbeteren.

De financiering moet vanuit de stadsontwikkeling komen. De stad heeft gesprekken opgestart met Infrabel en de NMBS over het spoorpark. Daarnaast lopen verschillende sporen die een impact zullen hebben op de toekomst van het project, zoals de actualisatie van het evenementenvervoersplan Sportpaleis, De Ringstudie Water en Energie en de Ringstudie Multimodale knopen.



De werken in een notendop.



Wil je betrokken worden bij de verdere uitwerking van deze plannen? Schrijf je dan hier in!

Wat zijn de volgende stappen?

- 1** **Aanstellen ontwerpteam:** mini-competitie onder de teams uit de vorige fase, onder leiding van de intendant.
- 2** Voorontwerp: **vastleggen grote lijnen** toekomstige inrichting, zoals de ligging van een fietspad of een ecologische verbinding, de topografie, de inbedding van openingen etc.
- 3** Uitvoering werken **Oosterweel** en de bouw van de **overkapping**.
- 4** Gelijktijdig: opmaak **definitief ontwerp:** uitwerking van het voorontwerp tot een uitvoerbaar plan. In deze fase worden meer precieze invullingen als speeltuinen en sportvelden in detail uitgewerkt.
- 5** De **Ringparken** worden aansluitend op de Oosterweelverbinding aangelegd.
- 6** Nog tijdens de werfperiode van Oosterweel en de Ringparken worden de **stadsontwikkelingsprojecten** opgestart, zodat ook de randen van de parken klaar zijn op het moment van de grote opening van de Ringparken.

Intussen wordt op verschillende manieren gezocht naar **kortetermijnprojecten**, die al tijdens de grote werken de hinder beperken én de toekomstige burens met elkaar verbinden.

