

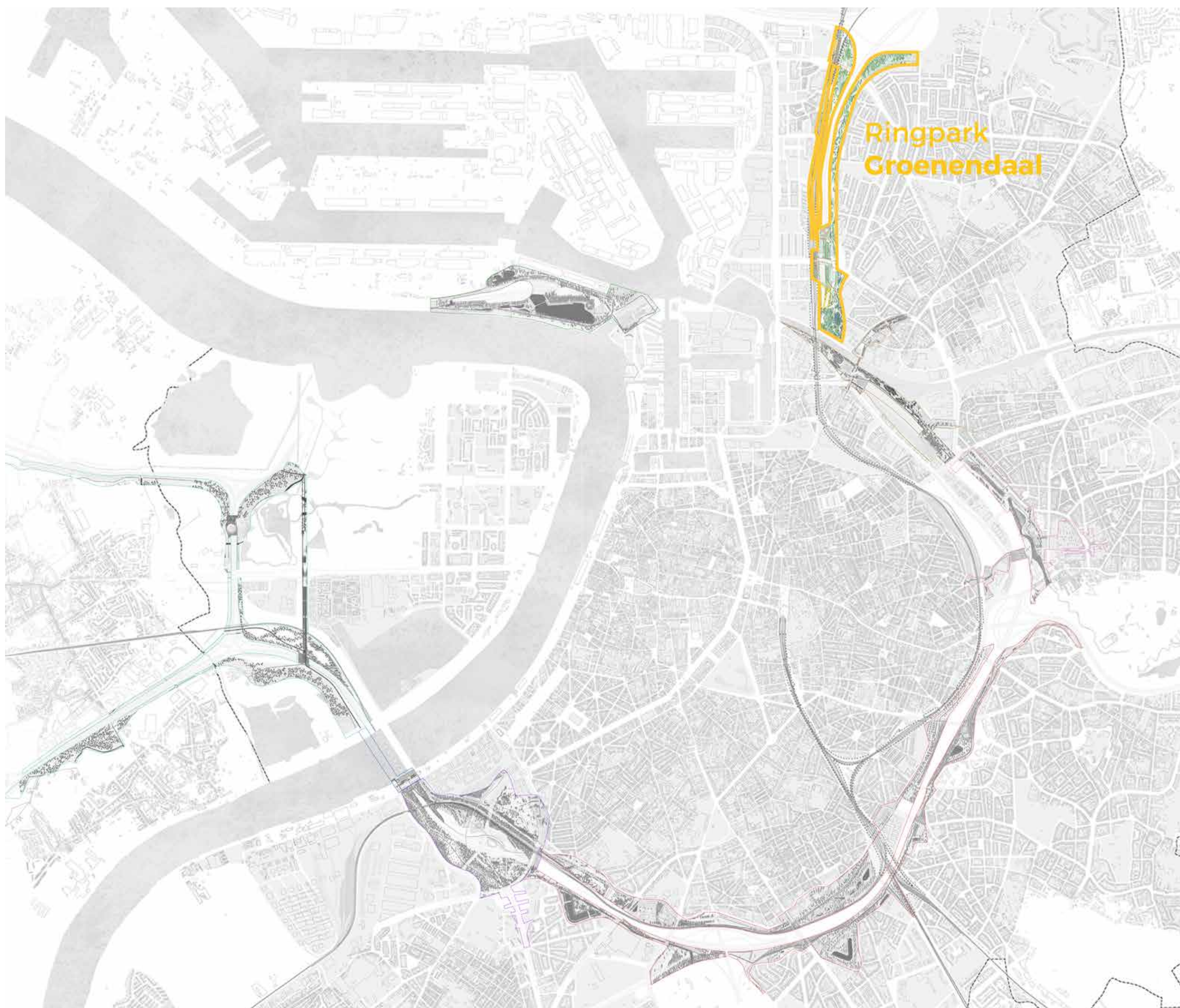


Ringpark Groenendaal.

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 is Ringpark Groenendaal?



Dit Ringpark strekt zich uit van de Vaartkaai aan het Albertkanaal tot aan de Masurebrug in het Noorden, tussen de wijken Luchtbal en Merksem-Lambrechtshoeken. Het is momenteel een langgerekte strook gekenmerkt door de spoorweg en de snelweg (R1) die een barrière vormen tussen de wijken. Die inrichting heeft een behoorlijke **impact op de leefkwaliteit en de gezondheid** van de buurtbewoners. Centraal ligt de Groenendaallaan: met de op- en afritten naar de Ring en het

snelle autoverkeer geen aangename stadsboulevard.

Door op deze plek de Ring te verlagen en te overkappen, kan een nieuw **uitgestrekt park** de groene verbinding maken tussen de twee wijken. Verhoogde berm en langs de Ring kunnen de wijken bovendien beter afschermen van de snelweg. Het station Luchtbal kan zich ontpoppen tot een echt mobiliteitsknooppunt en het gebied een stedelijk karakter aanmeten.

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

Herinner jij je 'Over de Ring' nog? Ringpark Groenendaal bouwt verder op verschillende Ringprojecten:

ZONE NOORD

ONTWERPTEAM

BUUR
S333
LATZ
GREISCH
LEVUUR



**Bermenlandschap
langs een verlaagde
R1 Noord**

**Stationsomgeving
Luchtbal**

Het gaat over de overkapping van de R1 vanaf het Albertkanaal tot aan het uiteinde van station Luchtbal.



Wil je meer weten?

Lees het volledige rapport in het boek van team Noord van 'Over de Ring'.



© Team BUUR + Latz + S333 + Gresh + 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 'Bermenlandschap langs een verlaagde R1 Noord' en 'Stationsomgeving Luchtbal'. Dit is er sindsdien gebeurd:

Ondanks het knappe werk van Team Noord hadden verschillende actoren het gevoel dat de hinder van de infrastructuur voor de omliggende buurten nog te groot was. In 2019 werd intensief overleg opgestart tussen burgerbewegingen, overheden, Lantis en Team Intendant om tot een ander ontwerp te komen. In 'scrumssessies' bepaalden de betrokken actoren eerst samen welke doelstellingen het ontwerp voor de Groenendaallaan moet voldoen:

Wat is een scrumssessie?

Voor de vier clusters van de Oostweelverbinding 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 scrumssessies waren de volgende organisaties betrokken: Lantis, stad Antwerpen, De Lijn, Agentschap Wegen en Verkeer, burgerbewegingen Ringland, Ademloos & StRatengeneraal, Team Intendant, Departement Mobiliteit en Openbare Werken. UGent en VITO deelden ook hun expertise in lucht en geluid om de varianten tegenover elkaar af te wegen.



Landschap, Ruimte en Gezondheid

- We streven naar een continue **landschappelijke verbinding (Ringvallei)** zowel in de richting van de Groenendaallaan als er dwars over/onder.
- De Groenendaallaan wordt een **stedelijke, groene boulevard met een kwalitatieve stationsomgeving**. Daartoe wordt het aansluitingscomplex van de snelweg zo compact mogelijk ingericht en wordt de snelweg **maximaal overkapt**.
- Bij het bepalen van overkappingen en bermten staan verbetering van de **leefbaarheid, de lucht- en de geluidskwaliteit** centraal, zowel voor de omliggende wijken, als het nieuwe park als de wijken aan de andere uiteinden van de overkappingen.



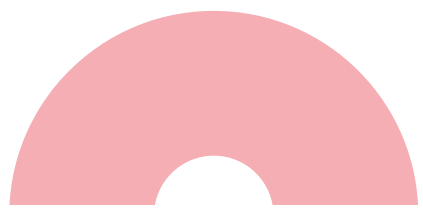
Evenwichtige ontsluitingsstructuur i.f.v. modal shift

- Een **optimale multimodale verknoping en de veiligheid en het comfort van het langzaam-verkeernetwerk** zijn cruciaal: zowel Oost-West als Noord-Zuid worden voet- en fietspaden aangelegd en verbonden met de belangrijkste omliggende straten, er komen veilige en comfortabele oversteekplaatsen, haltes voor openbaar vervoer, vlotte circulatie ...
- Trams en bussen moeten vlot kunnen rijden.
- Omliggende straten worden zoveel mogelijk ontlast van verkeersdruk.
- Er mag geen terugslag zijn op de snelweg, en de veiligheid van het weg- en tunnelontwerp moet bevestigd worden door het betrokken bestuursorgaan.



Wil je meer weten?

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



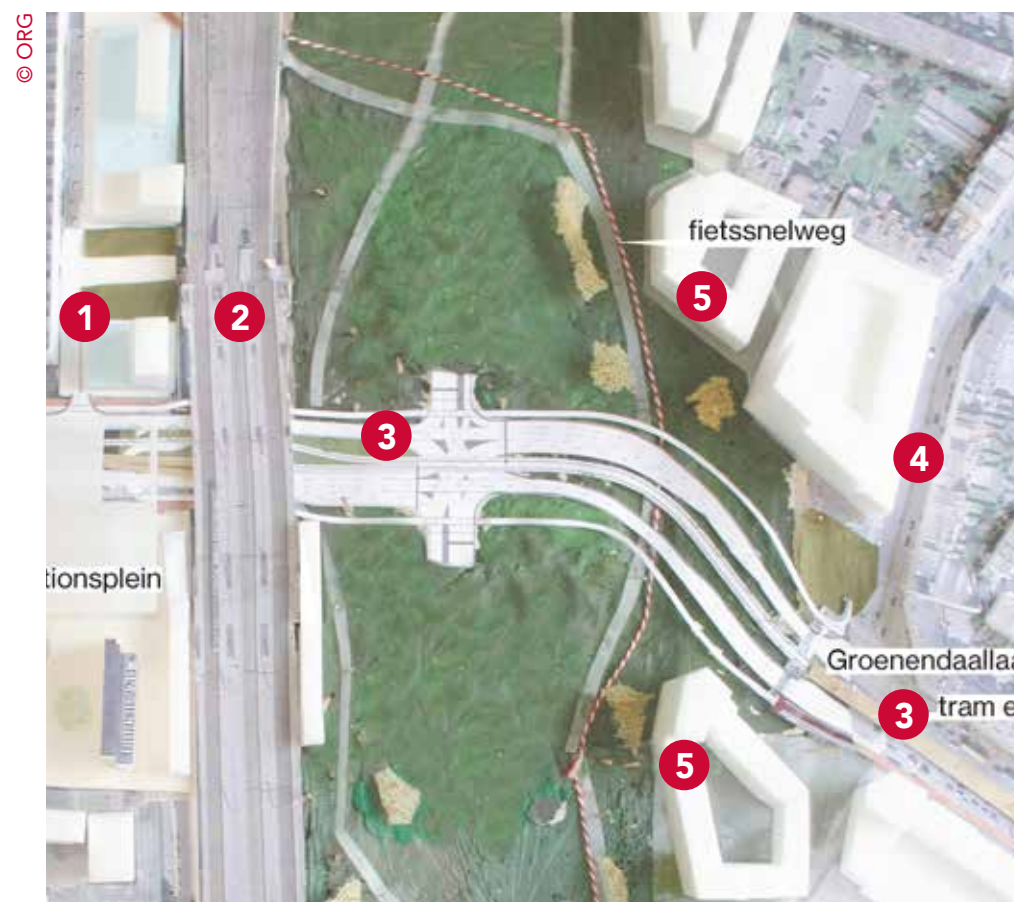
In de loop van 2017 en 2018 kreeg het ontwerp van Team Noord vorm. Daarin werd onder de Groenendaallaan een brede passage voorzien voor het park, zodat voetgangers, fietsers en de natuur ongestoord van Noord naar Zuid en omgekeerd konden circuleren. De op- en afritten kwamen verspreid toe op de Groenendaallaan.



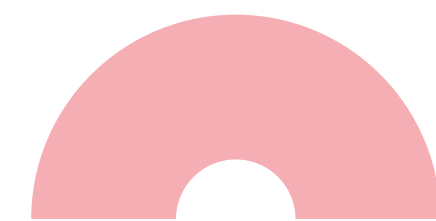
In het nieuwe ontwerp werden de grote verkeersstromen op één centraal kruispunt verzameld, zoals ook de burgerbewegingen hadden voorgesteld. Ook werd gezocht naar een betere inpassing van de infrastructuur in het landschap en de opportuniteiten die ontstonden voor de stationsomgeving, voor de continuïteit van het park en voor de omliggende wijken.



- 1 Luchtbal
- 2 Spoorweg
- 3 Groenendaallaan
- 4 Lambrechtshoekenlaan
- 5 Deze bebouwing is slechts indicatief, het ontwerpend onderzoek daarover is lopende.



Wil je meer weten?
Je kan de maquette hiernaast van dichterbij bekijken.



Op regelmatige basis werd het ontwerp bijgestuurd door alle stakeholders. Het resultaat waren drie varianten, met elk hun voor- en nadelen:

Variant 1

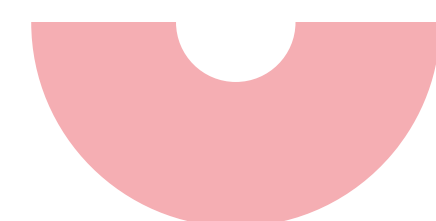
De Groenendaallaan wordt gelijkgronds gehouden zoals vroeger. Openbaar vervoer, fietsers en voetgangers lopen nog steeds samen over het kruispunt. De onderdoorgang voor het park wordt losgetrokken van het grote kruispunt, richting het kruispunt met Lambrechtshoeken, om meer ruimte en een vloeiend landschap te creëren.

Variant 2

De snelweg wordt nog wat dieper onder de grond geduwd en de Groenendaallaan én de op- en afritten worden volledig verlaagd zodat het Ringpark maximaal kan doorlopen. Openbaar vervoer, fietsers en voetgangers verplaatsen zich los van het kruispunt via het park. Deze variant zorgt voor grote hoogteverschillen in het park. Er zijn ook bezorgdheden rond de sociale veiligheid.

Variant 3

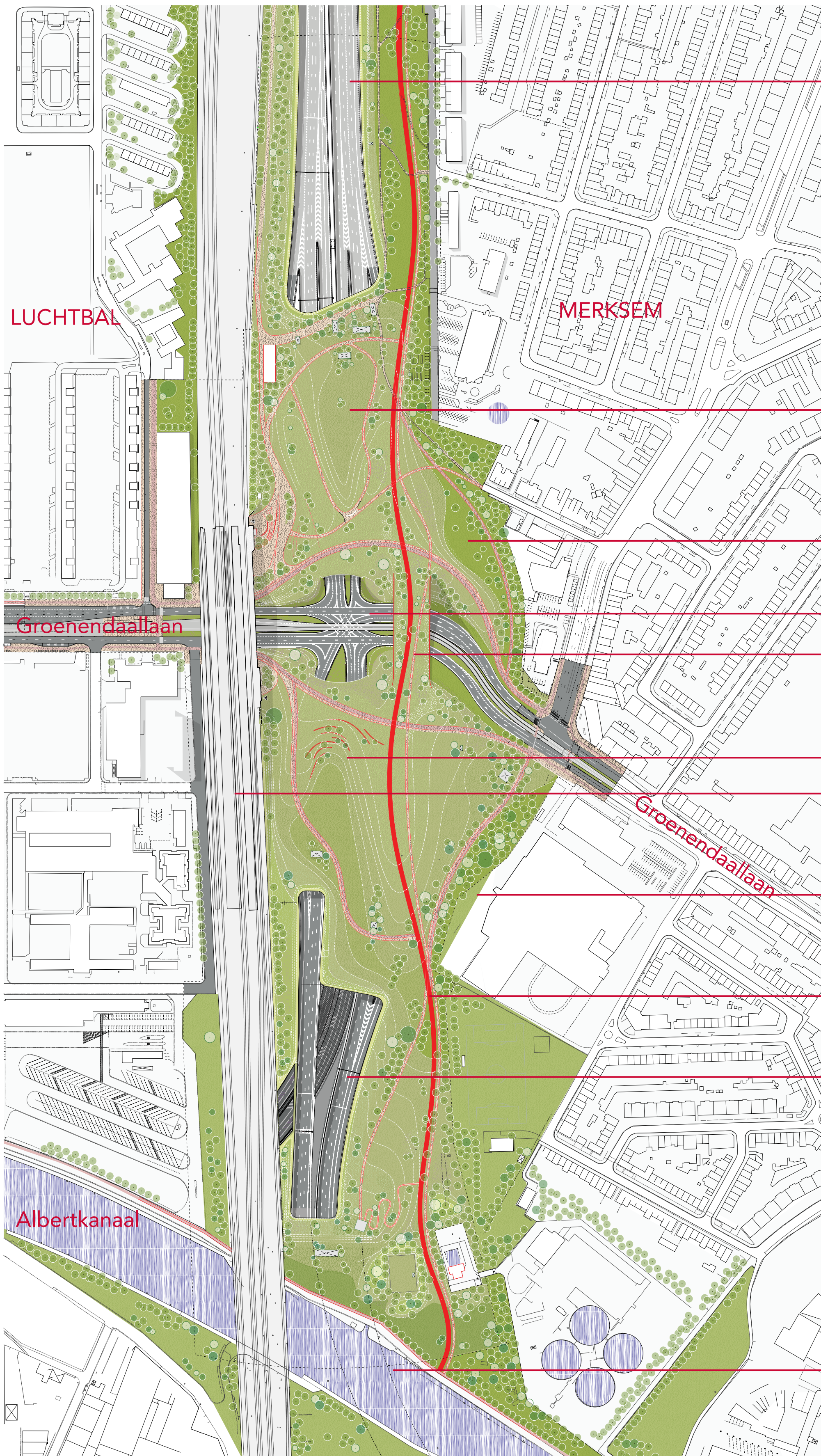
Een half-verdiepte variant: de Groenendaallaan wordt deels verlaagd, met een gedeeltelijke overbrugging voor het Ringpark. Het openbaar vervoer blijft over het kruispunt gaan, maar fietsers en voetgangers door het park.





Wat is er tot nu toe gebeurd met deze leefbaarheidsprojecten?

© Lamsis, opgewerkt tot presentatieplan door Team Intendant



R1-Noord, verlaagd aangelegd

Ringpark Groenendaal

Nieuwe stadsrand nog te ontwerpen (zie studie Stad Maken)

Aansluitingscomplex op 1 kruispunt

Parkpassage over de Groenendaallaan

Ringpark Groenendaal

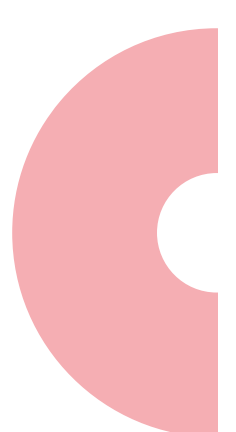
Station Antwerpen-Luchtbal

Nieuwe stadsrand nog te ontwerpen (zie studie Stad Maken)

Ringfietspad

Opening in overkapping Stadsserre en/of andere afwerking nog te ontwerpen

Indicatie toekomstige Groene Brug



De stakeholders kozen unaniem voor de half-verdiepte variant (variant 3). Alle partijen bevestigden dat het een belangrijk stadsontwikkelingsproject is, dat enorme kansen biedt voor de transformatie van dit stukje Antwerpen.

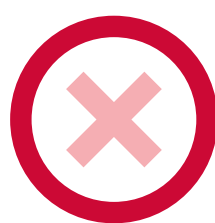


Wil je meer weten?

Bekijk het verloop en de resultaten van de scrumsessies in het bundeltje "Stationsomgeving Luchtbal & Groenendaallaan" op deze tafel.

Lantis tekent nu de omgevingsvergunningaanvraag (OVA) uit. Daarvoor is ook landschappelijke inrichting nodig, en een uitgewerkt infrastructuurontwerp. Voor de bovengrond wordt nu een basisontwerp gemaakt. De verfijning volgt later in een tweede omgevingsvergunning.

De stad, in samenwerking met Lantis en Team Intendant, is volop bezig met het uitschrijven van een nieuwe opdracht voor de verdere uitwerking van dit Ringpark. Er is door de scrumsessies immers heel wat gewijzigd aan de infrastructuurplannen voor de Ring en de Groenendaallaan. Daardoor kan het schetsontwerp van het vroegere Team Noord niet meer volledig gebruikt worden. Belangrijke inzichten worden wel meegenomen.



Het ontwerpteam mag niet raken aan de snelweginfrastructuur, op- en afritten en de manier waarop het verkeerssysteem functioneert. Overheden, experts en burgerbewegingen hebben zich daar onder leiding van de intendant al samen over gebogen.



Samen met geïnteresseerde buurtbewoners, bedrijven, bezoekers, experts en andere actoren zal het nieuwe ontwerpteam een volledig landschapontwerp opmaken, inclusief invulling van het park. In de scrumsessies werd vooral gekeken naar de ondergrondse infrastructuur en de onmiddellijke impact daarvan op het landschap, maar nog niet naar het parkontwerp. Het ontwerpteam moet de ambities en winsten van het park verder de hoogte in tillen.



Lees op fiche 13 meer over 'Welke winsten levert het op?'.



Binnen deze contour gaat het nieuwe ontwerpteam aan de slag.

Waarom realiseren we dit project?

De weinige verbindingen tussen Luchtbal en Merksem-Lambrechts-hoeken worden gedomineerd door **autoverkeer**. De auto bepaalt in dit noordelijke stadsdeel niet alleen de mobiliteit, maar ook de ruimtelijke ordening.

Een **groene overkapping** ter hoogte van Station Luchtbal en de Groenedaallaan zal zorgen voor een uitgestrekt park dat Merksem en Luchtbal verbindt, tot aan het kanaal. Het park loopt aan beide kanten van de Ring verder door **langs de berm** van de snelweg tot aan het knooppunt Antwerpen Noord aan de Masurebrug.

Met de bouw van de Oosterweelverbinding komt de snelweg ook waar er (nog) niet overkapt wordt een pak lager te liggen en worden de huidige berm en hoger. Zo reduceren ze op korte termijn de **luchtvervuiling en geluidsoverlast** voor de omwonenden én zorgen ze ervoor dat dit deel in een latere fase overkapt kan worden.

Op enkele jaren tijd kan dit stadsdeel een **stedelijk karakter** ontwikkelen. Hier ligt een enorme opportuniteit om meerwaarde te creëren. Rond dit park ontstaan bijvoorbeeld kansen voor een nieuwe parkrand van gemengde **stadsprojecten**, en station Luchtbal kan uitgroeien tot een stedelijke **multimodale knoop**.



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 bij een ongeval in de tunnel de schade en het aantal slachtoffers te beperken, hebben deze een maximale lengte. De opening die zo ontstaat tussen twee tunnels moet er voor zorgen dat bij een **brand** een grote wolk rook, gas of hitte snel kan ontsnappen.

We moeten ook rekening houden met de **luchtkwaliteit en geluidsoverlast** van de wijken rondom de Ring. 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, de openingen in de tunnel, 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 geluidsschermen, geluidsbermen, aangepaste vegetatie of een combinatie van maatregelen.

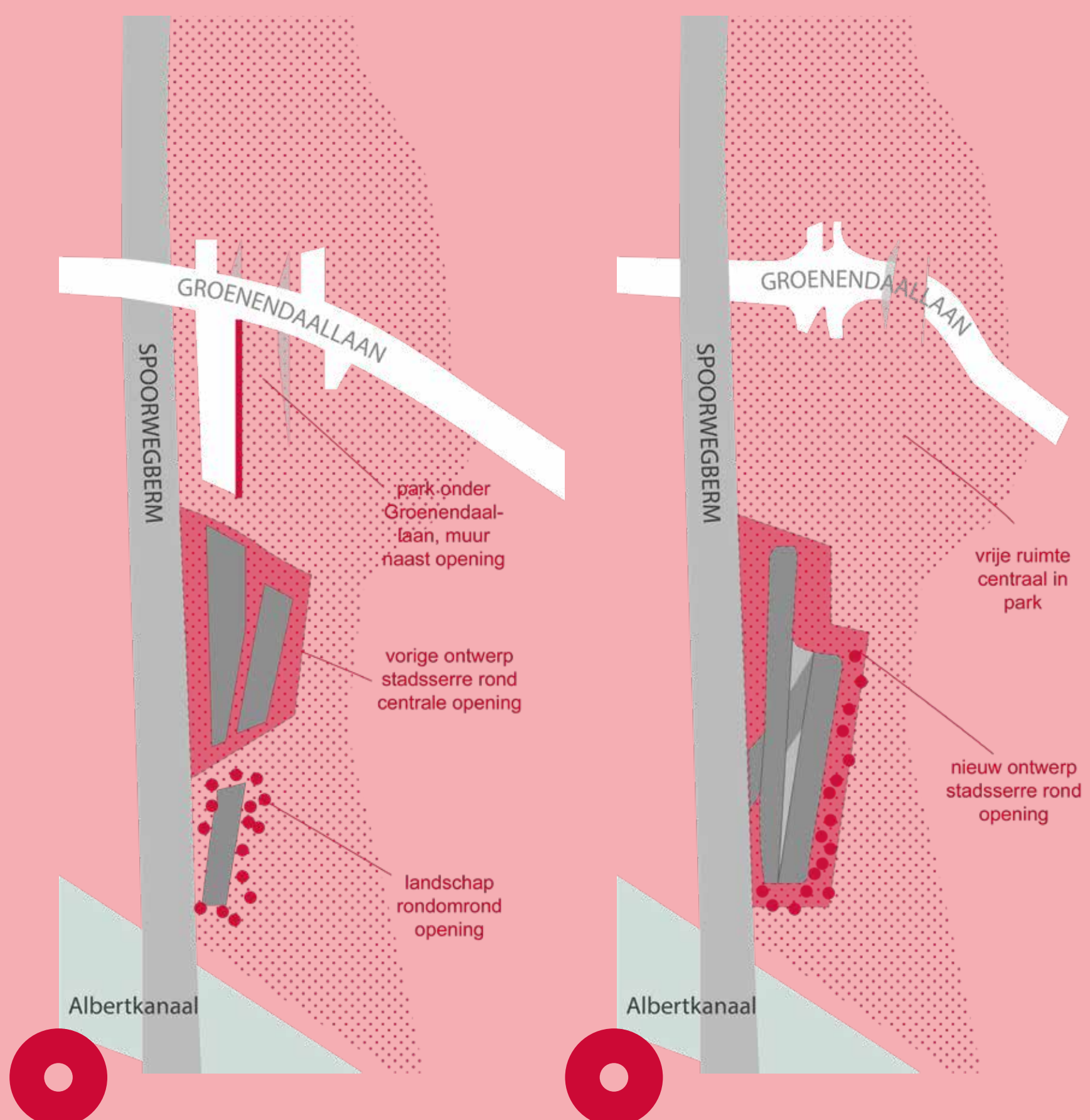
Ook in het vroegere ontwerp voor de Oosterweelverbinding en de leefbaarheidsprojecten waren er openingen. Verschillende evoluties in het ontwerp voor de ondergronds infrastructuur zorgden voor een **aanpassing van de positie en de vorm van de openingen**:

— Van een gestapelde tunnel van het Albertkanaal werd overgegaan naar twee tunnels naast elkaar.

— Nieuwe locatie op- en afritten aan de Groenendaallaan door aanpassing aan het ontwerp.

— Uit gedetailleerde berekeningen bleek dat het beter zal zijn voor de luchtkwaliteit in Merksem om ook een opening te voorzien in de kanaaltunnel die de Oosterweelknoop verbindt met de R1-Noord.

— Uit de gedetailleerde veiligheidsstudie van de aangepaste infrastructuur bleek dat de openingen meer gebundeld konden worden en zo verder weg konden blijven van het centrale parkdeel aan de Groenendaallaan.



Schematische weergave van de voorziene openingen in de overkapping: toestand 2018.

Schematische weergave van de voorziene openingen in de overkapping: toestand 2019.



Waarom realiseren we dit project?

Voor de precieze **afwerking** van de openingen zijn er nog veel mogelijkheden:

— Team Noord had het concept van de '**stadsserre**' voorgesteld. De wanden van deze serre werken als schouwen die de vervuilde lucht en het geluid de hoogte instuwen, weg van de wijken. De serre wordt door de experts ruimtelijke kwaliteit ook als cruciaal ervaren voor de levendigheid van het park en de transformatie van de wijken: ze draagt bij aan de sociale veiligheid in het park, zorgt voor identiteit en aantrekkelijkheid van het gebied, en vormt een actieve zone tegen de anders kale treinspoorberm. Het nieuwe team zal onderzoeken of de stadsserre kan worden aangepast aan de nieuwe vorm van de openingen, hoe ze interageert met het park en de stad ...



— De door Lantis voorgestelde **schermen en bermen** kunnen beter afgestemd en geïntegreerd worden op het landschap en de functies van het park. Een wisselwerking tussen het ontwerp van de publieke ruimte en de technische aspecten van de infrastructuur maakt dus expliciet onderdeel uit van de eerste opdracht van het ontwerpteam. Ook de inpassing van de te voorzien technische bouwwerken is voorzien. Lantis zal hier aan meewerken en de werf van de Oosterweelverbinding indien nodig 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 op de meest kwalitatieve manier aan aangepast worden.



Om de **continuïteit** te garanderen, wordt steeds afgestemd met de aangrenzende clusters. Bij Ringpark Groenendaal zijn dat de Ringparken Noordkasteel en Lobroekdok.



Er zijn verschillende **studies** die parallel lopen en waarvan de inzichten een impact hebben op het Ringpark:

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 stationsomgevingen (Antwerpen-Zuid, Berchem, Schijnpoort en Luchtbal) toegevoegd/versterkt kunnen worden en welke ruimte ze nodig hebben. Voor Ringpark Groenendaal zal dit belangrijke input opleveren voor de omgeving rond station Luchtbal.

Stad maken

De studie onderzoekt onder meer hoe de Ringparken een sterke rand kunnen krijgen met een levendig front. In samenwerking met de ontwerpers van het Ringpark wordt gezocht naar de ideale wisselwerking tussen park en stadsrand. De voorstellen van het voormalige Team Noord worden bijgesteld.



Meer informatie over deze studies vind je op de tafel met verdiepende studies.

Wat gebeurt er vandaag al in deze omgeving?

In uitvoering.



Er wordt gewerkt aan de **fietssweg tussen de Manchesterlaan en de Groenendaallaan** aan de zijde van Luchtbal. De werken aan de **leidingenkoker** van Lantis aan de zijde van Merksem zijn recent uitgevoerd. Ook de voorbereidende werken aan de **spoorbruggen** is Lantis aan het uitvoeren.



© Jasper Leonard

Welke winsten levert het op?

De ambities van het vroegere ontwerp blijven behouden en worden waar mogelijk nog vergroot: we maken een nieuwe publieke ruimte, een verbindend grootstedelijk park met een grote groene overkapping ter hoogte van station Luchtbal. Dit noordelijke deel van de stad kent daarmee een totale transformatie:



© ORG en Tractebel

Vlotte en veilige verbinding voor fietsers en voetgangers

We maken kwalitatieve verbindingen voor fietsers en voetgangers: met zo weinig mogelijk barrières of gevaarlijke kruisingen, continuïteit van het fiets(snel)-wegennetwerk, comfort, beleving en veiligheid.

— tussen Merksem en Luchtbal

— van het Albertkanaal tot de Masurebrug



© Arditha Auriyane en Ziyu Xu



© Arditha Auriyane en Ziyu Xu

Betere doorstroming openbaar vervoer en comfortabele haltes en overstapplaatsen

Dankzij de herinrichting van de Groenendaallaan rijden trams en bussen vlotter.

We creëren kansen voor een comfortabeler treinstation Luchtbal, met een voorkant aan de parkzijde.

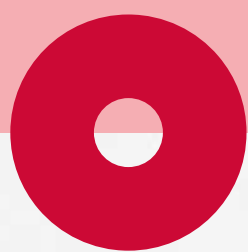


© Team BUUR + Latz + S333 + Greish + Levuur

Ecologische verbinding tussen Rivierenhof en de Oude Landen via de Schijnvallei

We herdefiniëren het park langs de verlaagde R1-Noord en het landschap van de overkapping aan Groenendaallaan. Welke soort landschap willen we hier? Waar is het park open, waar is het eerder wild? ...

We creëren daarmee een ecologische corridor van Rivierenhof tot Oude Landen via de Schijnvallei.



Minder geluids- overlast en lucht- verontreiniging

Dankzij een combinatie van overkapping, schermen en bermen. De ontwerpers werken daarvoor nauw samen met experts geluid en lucht.



Ruimte voor lokale functies

Waterberging of energie-opwekking, ontspanning, recreatie, sport ... De ontwerpers werken daarvoor samen met het studieteam Water en Energie en met de buurtbewoners.



Een make-over tot een levendige plek

— Kansen voor stadsontwikkeling rond het park (woningen, voorzieningen, winkels ...)

— Waar alle Antwerpenaren toe aangetrokken worden. Het park krijgt een eigen identiteit met ook bovenlokale functies (bv. stadsserre).





De werken in een notendop.

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

Wil je graag meewerken aan het project? Laat dan hier je contactgegevens achter!



Wat zijn de volgende stappen?

- 1** **Ontwerpteam** aanstellen.
- 2** Voorontwerp: **vastleggen grote lijnen** toekomstige inrichting, zoals de ligging van een fietspad of een ecologische verbinding, de topografie, de inbedding van openingen ...
- 3** Uitvoering werken **Oosterweel** en bouw van de **overkapping**.
- 4** Gelijktijdig: Opmaak **definitief ontwerp**: uitwerking van het voorontwerp naar een uitvoerbaar plan. Meer precieze invullingen zoals speeltuinen, sportvelden ... worden in detail uitgewerkt.
- 5** Onmiddellijk na afronding van de realisatie van dit deel van de Oosterweelverbinding start de aanleg van het **Ringpark**.
- 6** Nog tijdens de werfperiode van Oosterweel en het Ringpark worden de grote **stadsontwikkelingsprojecten** opgestart, zodat ook de rand van het park klaar is op het moment van de grote opening van Ringpark Groenendaal.

