

Vragen die het ontwerpteam vandaag kan beantwoorden:

- TEN: wat als doorgaand verkeer naar haventracé verhuist? Waar heb je nog ADR-tunnels nodig op huidige ringtraject?
- Hoe zit het met wegen op de overkapping gezien de schouwen om de 150m of trambaan?
- Waar komen de gaten van 150m in huidig ontwerp?
- 3km → dus graag maar 1 x open (bv. 2km + 1km). Dichtgebouwdste gebied ondertunnelen. Inzetten op elektrische auto's → mee in plan berekenen + minder diesel!
- Is de mogelijke overkapping in 'delen' van 2km + 150m (evacuatie)?
- Soms spreekt men van slechts een stukje te overkappen. Is het realistisch om die stukjes nadien aan elkaar te breien? Kan dat? En is daar geen meerkost?
- Wie heeft de randvoorwaarden vastgelegd (vb. standaard profiel)? BAM of Toekomstverbond?
- Ringland stelde een manier van aanleggen van de tunnels voor zonder al te veel impact op het verkeer. Niet haalbaar?
- Krijg je geen barrière voor het grondwater door een tunnel i de grond te steken? Hoe kan je dat oplossen?
- Grondwaterpeil Groenenhoek is met de drooglegging van de vesting goed verlaagd: de kelders zijn nu droog. Blijft dat gegarandeerd zo droog?
- Waarom is een tunnel met 2 verdiepingen niet mogelijk?
- Waarom afrit Borsbeek niet ondergronds houden? → boven → richting stad??
- Wat gebeurt er met de treinsporen?
- Treinspoor ook ondertunneld?
- Extra metrolijn?
- Waar kunnen we de richtlijnen van TEN dat er een opening moet zijn van 150m nalezen?
- Zijn er ook in Maastricht van die ventilatiegaten en –schachten?

Vragen die het ontwerpteam nog moet bestuderen

- Waarom moet de stedelijke ringweg zo breed zijn?
- Hoe wordt de fietsinfrastructuur ontworpen?
- Ik heb liever meer kwalitatief groen, dus geen gras, maar eerder bomen. Kan dit?
- Nieuwe afrit aan Borsbeekbrug = ↑ auto's → wat met verzadiging bovengrond?
- Wordt de afweging gemaakt om ADR te weren van (segmenten van de) R1 opdat de open zones kunnen verdwijnen?
- Geen bebouwing toegelaten... betekent een adering voor de financiering van de overkapping?
- Is er in de plannen geen bebouwing voorzien op de Ring?
- Graag rekening houden met eventuele tunnelmond met scholen en dus meest kwetsbare burgers → atheneum Berchem/Freinetschool etc.
- Wat kan gedaan worden om accumulatie van fijn stof aan de tunnelmonden te beperken?
- Er bestaan toch al technieken om fijn stof niet terug in de buitenlucht te sturen, maar vb. te gebruiken voor warmteopwelling. Kan dat hier?
- Indien je slechts een deel overkapt, moeten er op de randen dan geen schermen staan om fijn stof en lawaai tegen te houden?

- Wat is afmeting doorgang AV ↔ SRW/DRW voor brandweertechneken/afstand interventievoertuig tot ongeval i.f.v. leiding lengt hydraulisch snijgereedschap?
- Vrachtverkeer/ADR langs havensluiting?
 - Als verbinding Kennedytunnel → Sportpaleis enkel autoverkeer → hoogte 4,7m keer lager (wel busverkeer langs vrachtverkeer) → gronddekking > 1m voor wortels bomen/boombunkers
 - Openingen om de 2km van 150m → uitlaat verhoogde concentratie fijn stof
 - ADR langs haven → bijstand van CEVESO bedrijfsbrandweer + gevaarlijke stoffen opvangtanks onder tunnel
- Stedelijke ringweg = boven. Waarom? Weer opsplitsen van zones. Doorlopende ringweg = onder = OK.
- Waarom geen mondingen voorzien waar je bovenkomt en direct aansluiting hebt IN de wijken? Gewoon juiste afrit kiezen, dan moet je toch niet huidige systeem bovengronds herhalen.
- Kan het geluid in de 150m-moten voldoende gedempt worden?
- Kan de vervuilde lucht in de 150m-moten gefilterd worden?
- Munitiedepots en bv. aardappelmeelopslag hebben een flexibel dak om de explosie op te vangen. Is dat een oplossing?
- Is de studie gestart naar het afzuigen en schoonmaken van die afgezogen lucht?
- Is het mogelijk prijsvragen te starten, universiteiten en hogescholen te interesseren?
- Kan een hoge structuur aan de tunnelmonden de vuile lucht niet omhoog brengen via een schouweffect, terwijl het gezuiverd wordt (bv. met aerosol)?
- Iedere 150m worden er dwarsafzuigingen. Kunnen die niet ook gebruikt worden als filterinstallaties voor fijn stof? Indien dit goed werkt, is fijn stof aan de tunnelmonden verwaarloosbaar.
- Quid Borsbeekbrug? Eerste overkapping? When?
- Wat komt er op 'het dak' te liggen?
- Waarom niet de Singel zoals in het voorstel van Ringland?
- Veel regen, nu kelders onder water. RiOLink = sorry. "Stad legt te veel beton."
- Geen 150m doorbreken! Leg a.u.b. zwaar gevaarlijk verkeer een aparte tunnel of met boot & treintransport. NIET meer over de weg!!
- Hoe komt het dat de tunnel 9m boven het maaiveld zou komen als de bouwhoogte maar 6,9m bedraagt?
- Hoeveel op- en afritten aan SRW? Graag beperken.
- Moet het profiel (rijwegniveau) over heel de breedte op hetzelfde niveau liggen? Kan het tunnelniveau richting NL lager liggen t.o.v. richting Gent, bv. t.h.v. Polygoonstraat om geen muur te hebben, maar bv. een geleidelijke helling?
- Fasering: kan in voorbereiding (= minder hinder maatregel) op bepaalde plaatsen zone tussen Singel en Ring R1 al gestart worden met tunnelkokers (maar niet t.h.v. Wolvenberg)? Eventueel conflict met grondwater bemaling via Archimedesschroeven t.h.v. Borgerhout.
- Afwatering grondwater: rekening houden met extreem weer (zeer hevige regenval/hittegolf)!
- Wat gebeurt er met de Singel?

Vragen aan de intendant/stad/gewest

- Liggen de op- en afritten vast? Welke en waar?
- Explosief verkeer langs haventracé, zodat 150m-gaten onnodig zijn?
- TEN (gevaarlijk transport) kan via haventracé i.p.v. via R1

In groepjes wordt een kort verslag gemaakt:

- Hoe ga je aan mensen die er vandaag niet waren de inhoud van deze infosessie uitleggen?
 - De overkapping kan maximum 2km lang zijn omwille van de Europese veiligheidsnorm en kent gaten van 150m. Er zijn 2 soorten ventilatiesystemen: dwarsventilatie en langsventilatie. Deze laatste werd in Brussel toegepast, wat niet ideaal is in geval van filevorming door de rookvorming. De dwarsventilatie met schouwen op het dak om de 150m geeft dit ruimte voor een trambaan? Wordt de hele inrichting 1 groot voetbalveld? Denk de Singel weg en de connectie is er, zolang de Singel er is, is er geen verbinding/connectie.
 - Goede technische uitleg:
 - Toont complexiteit
 - To the point
 - Diverse aspecten komen aan bod
 - Goede technische uitleg over de technieken voor overkappingen en de zaken waar rekening moet mee gehouden worden.
 - Tunnelveiligheid is erg complex. Geeft limieten aan de overkapping. Om de 2km is een opening nodig van 150m.
 - Ik zou graag schriftelijke 'verslagen' kunnen lezen over deze avonden. Dit zou ik makkelijker kunnen delen.
 - Ik heb geleerd dat de overkapping op bepaalde plaatsen tot 9m boven het maaiveld zou komen. Toevallig aan Berchem station. Dit is dus niet compatibel met de spoorwegen. Vreemd.
 - Het team zit vast aan randvoorwaarden waar ze misschien toch vragen bij hebben. En de burgers ook!
 - Waarom overal ADR?
 - Waarom systeem gescheiden verkeer niet overal doortrekken?
 - Waarom TEN niet verplaatsen naar haventracé?
 - Waarom zowel op- en afritten?
 - Houden de ontwerpers rekening met variabelen zoals
 - Maximale snelheden
 - Elektrificatie verkeer
 - Modal shift
 - ...
 - Tunnelveiligheid
- Waar zou jij de tunnelmond(en) leggen en waarom?
 - Tunnelmond → GEEN, want explosief verkeer of ADR weren
 - Tunnelmonden niet t.h.v. Berchem station. Daar is veel passage en kortbij veel bebouwing. Opnieuw: kan geen intern zuiverend systeem worden gebouwd, puur tegen fijn stof, zodat dit niet uit tunnelmonden in open lucht moet komen?
 - Opening t.h.v. Brilschanspark.

- Dit staat toe om meer groenzones te creëren op andere plaatsen
 - Gemiddeld iets verder van aanpalende woningen, scholen, werkplaatsen
 - Waarom deze groenzone 'heilig' verklaren en niet of amper aandacht voor
- Ik wil geen tunnelmonden. Ik ook niet!
- Impact op bewoning minimaal en rekening houden met wijken die weinig groen hebben!
 - Aansluiting E19?
 - Wolvenberg?
- Openingen van 150m t.h.v. E19 en Berchem station. Opening waar de bevolkingsdichtheid het laagst is (Brilschans?)
- Tunnelmond vermijden. ADR vermijden. Wat met 13% aandeel van dit vervoer?
- Toch verrast dat er zoveel moeten komen (en dat ze er überhaupt moeten komen).
Waar: afrit E19/Ring en Berchem station
- Welke vraag moet nog zeker beantwoord worden?
 - Verkeersstroom ADR in kaart brengen (om misschien tunnelmond te vermijden)
 - Zijn er 'zuiveringstorens' mogelijk om lucht te zuiveren aan de tunnelmonden?
Eventueel overkoepeling?
 - Bij de openingen: wat met de overgang bij regen, sneeuw, ijzel... net op kritieke punten? Waarom worden geboorde tunnels niet onderzocht of als randvoorwaarde uitgesloten?
 - Denk de Singel gewoon weg. Wat krijg je dan? Je komt uit bij een monding (op-afrit) en gaat zo rechtstreeks in een hoofdstraat en verdwijnt zo in het stadsweefsel zelf. Denk 60 jaar voor!!! Denk aan de toekomst, minder auto's, meer automatisch vervoer op huidige singelbeweging ONDERGRONDS. Geen AUTOBANEN meer leggen bovengronds. Doe ons en uzelf dromen en bouwen aan de toekomst!!! AUB PLEASE!! Dit is een AUTOPLAN!!
 - Ik vind het ontwerp met op/afritten, openingen t.h.v. Berchem station helemaal tegengesteld aan de visie van een gezonde stad met veilige en aangename toegangszones tot station/openbaar vervoer. Juist in deze zones zouden voetgangers, fietsers centraal staan. Hoe komt het dat ik deze visie niet hard hoor klinken? Graag heel veel aandacht van ontwerpteam voor luchtkwaliteit en verkeersstroom op 'nieuwe' openingen op Ring. Nogmaals: Post X → waarom zou voor hen überhaupt een oprittensysteem moeten komen? Trein of tram of fiets = enige valabele antwoord. Deurne luchthaven.
 - Kan de vervuilde lucht niet worden opgevangen, afgekoeld, gebruikt worden als energiebron? Of gefilterd worden? Hoe houdt het ontwerpteam rekening met de groene inrichting en zal er ruimte zijn voor wilde natuur en waterplassen?
 - Hoe worden de 'gaten' landschappelijk geïntegreerd ('vulkaan'/kegel)?