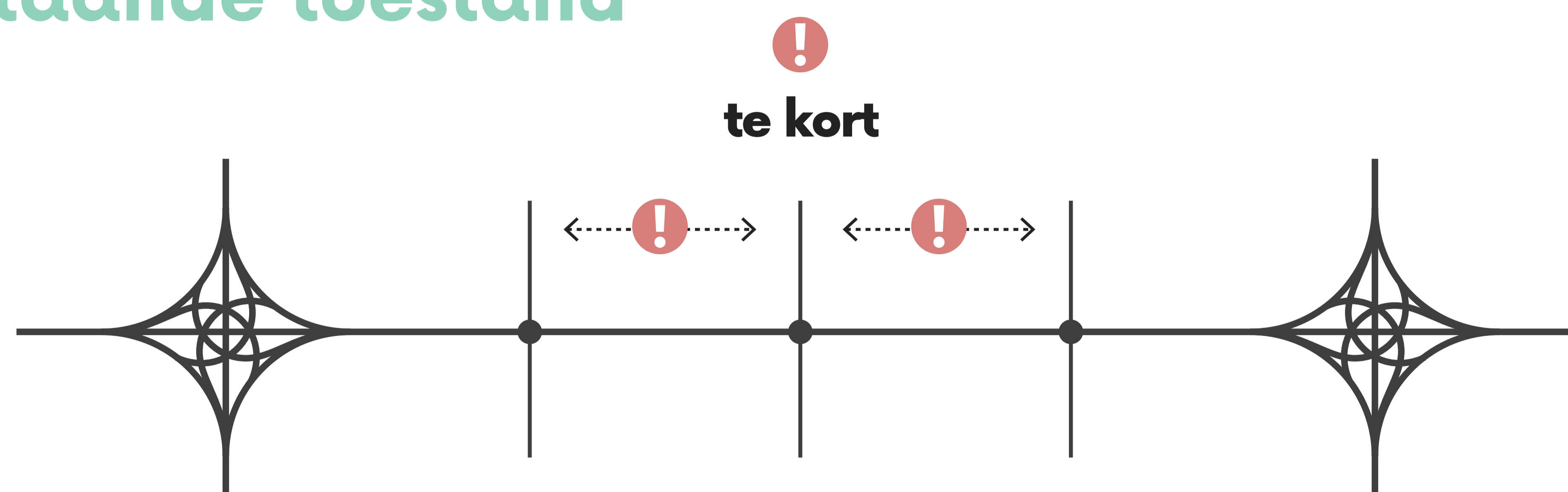


Oplossingsrichtingen

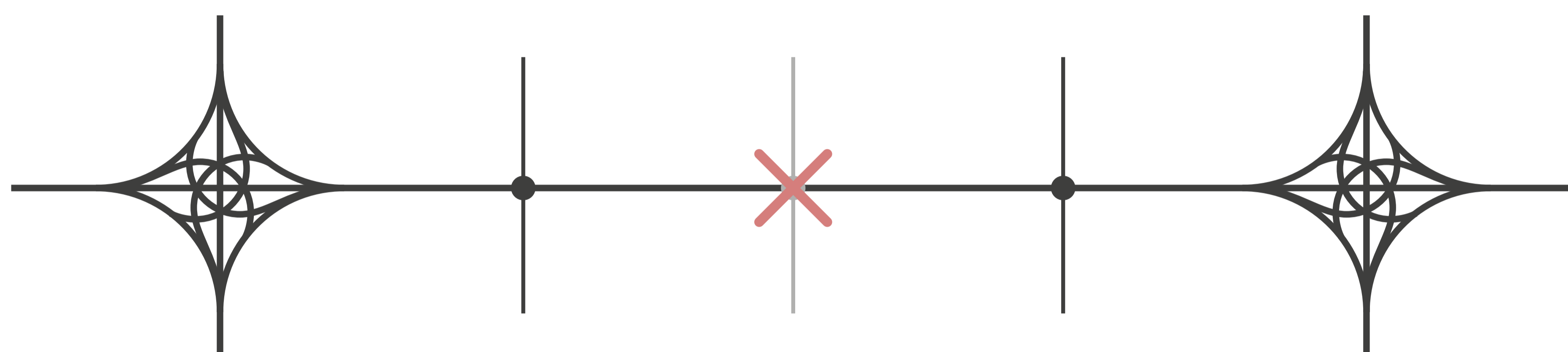
De Ring kent vandaag erg veel **knelpunten**. De op- en afritten zijn veel te dicht bij elkaar, wat voor **onveilige situaties** zorgt. Met drie oplossingsrichtingen willen we hier een oplossing aan bieden. Op een **integrale manier** willen we de Ring ontwerpen, dus bij alle drie de oplossingsrichtingen houden we rekening met **openbaar vervoer, fiets, groenverbindingen, landschappelijke inpassing, bermen, ...**

De drie oplossingsrichtingen zijn:

Bestaande toestand



1. Light

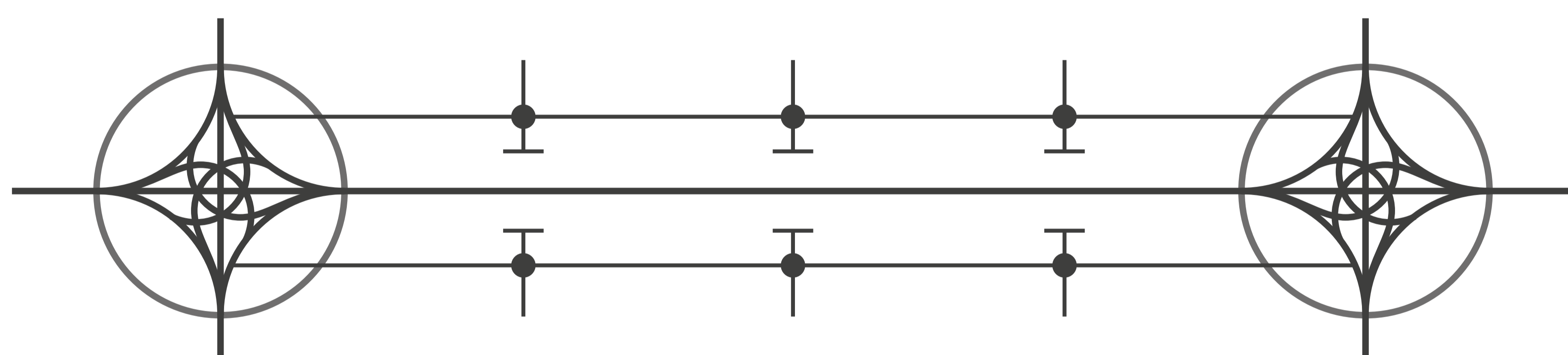


De 'Light'-oplossingsrichting vertrekt vanuit een zo **sterk mogelijk behoud** van de bestaande situatie.

Een aantal op- en afritten worden **afgekoppeld** van de Ring of worden **gecombineerd**. Daardoor kan de Ring wel aan de hedendaagse normen en richtlijnen voldoen.

Wanneer er minder aansluitingscomplexen op de Ring zouden zijn, moet wel de **lokale, bestaande weginfrastructuur verbeterd worden**, om de bediening van het gebied rond de Ring te verzekeren.

2. Parallel

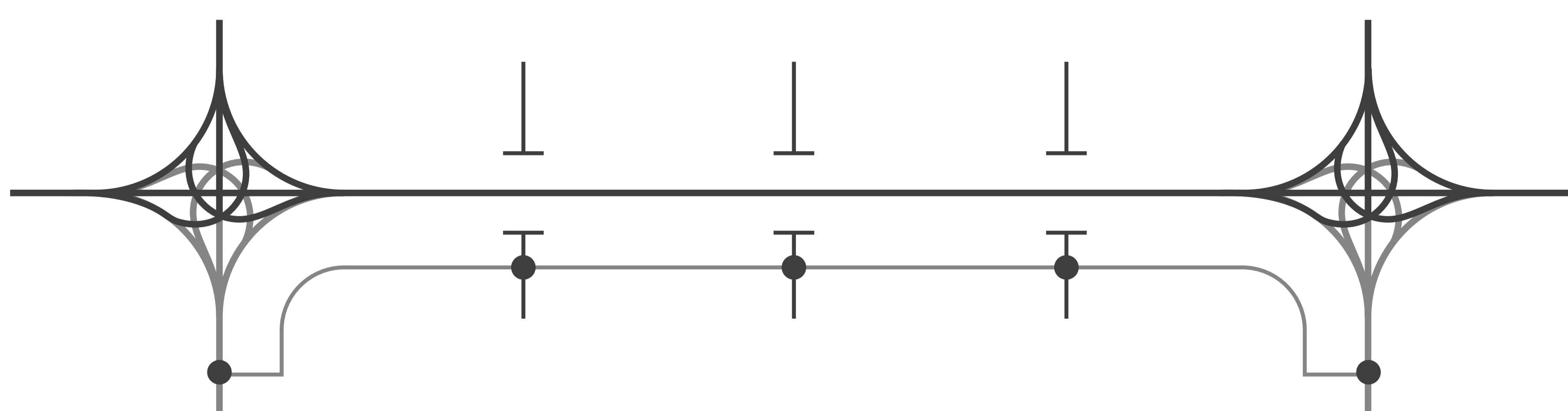


In het parallelsysteem zullen **op- en afritten afgekoppeld** worden van de Ring om op die manier te komen tot een **scheiding** van de **doorgaande** infrastructuur en **lokaal** verkeer.

Die lokale structuren worden symmetrisch **langs beide zijden** van de doorgaande structuur voorzien en uitwisseling van de doorgaande en de parallelle Ring wordt dan voorzien aan de verkeerswisselaars.

Die parallelle Ring wordt ingericht als een **autosnelweginfrastructuur** met op- en afritten om de koppeling met het onderliggend wegennet te voorzien.

3. Lateraal



Op- en afritten worden afgekoppeld om op die manier de R0 zelf veilig te kunnen herinrichten.

De **lokale** structuur wordt dus **gescheiden** van de **doorgaande** structuur. Deze lokale structuur zal hier **asymmetrisch** van de doorgaande structuur worden voorzien. De laterale wegen worden ingericht als **stedelijke verkeersassen**, die de gebieden tussen 2 verkeerswisselaars kunnen bedienen en op die manier de belasting van de lokale wegen kunnen tegengaan.

Die laterale wegen zijn **toegankelijk voor voetgangers, openbaar vervoer, fietsers** en zullen met kruispunten en rotondes aangesloten worden op het onderliggend wegennet.