



Persbericht Ademloos, Ringland, stRaten-generaal, 2.2.2024

Doorbraak voor modal shift: eindelijk verdere uitbouw Antwerps sneltramnet en voorstadsnet trein

De Antwerpse burgerbewegingen Ademloos, Ringland en stRaten-generaal reageren tevreden op de beslissing van de Vlaamse regering om te investeren in vier nieuwe spoorcorridors. Volgehouden druk, recenter ook van tal van actiegroepen verenigd in de Modal Shift Coalitie, leverde resultaat op. Na de ambities zijn er nu ook financiële engagementen voor het openbaar vervoer. Daarmee wordt het Toekomstverbond gehonoreerd.

Voor een betere mobiliteit in de Antwerpse regio is een uitbreiding van het sneltramnet en het voorstedelijk treinnet noodzakelijk. In de randgebieden van de stad wonen immers veel mensen die nu nog niet bediend worden door hoogwaardig openbaar vervoer maar daar wel op zitten te wachten. Op die nagel(s) hameren de Antwerpse burgerbewegingen Ademloos, Ringland en stRaten-generaal al jaren, daarin gesteund door meer dan 30 Antwerpse actiegroepen die zich afgelopen najaar verenigden in de Modal Shift Coalitie.

Die bede werd zopas – eindelijk – verhoord op politiek niveau. Het politiek stuurcomité dat binnen de Vlaamse regering waakt over de voortgang van het Toekomstverbond, gaf een ‘go’ voor vier nieuwe spoorcorridors, nu ook mét financieel engagement. Voorts zullen om het tij van achterstallige investeringen te keren versneld minstens 30 nieuwe tramstellen worden gekocht en twee nieuwe tramstelplaatsen worden gebouwd.

Tot tevredenheid van de burgerbewegingen schakelt de regering met die beslissing een versnelling hoger in de eerder vastgelegde ambitie om tegen 2030 het aandeel van het autoverkeer in de vervoerregio Antwerpen drastisch terug te dringen. Ringland en stRaten-generaal hebben het voorbije anderhalf jaar druk gezet op de Vlaamse regering en

het Antwerpse stadsbestuur om, na het vergunnen van de Oosterweelverbinding en de overkapping van de noordelijke Ring, nu ook werk te maken van de modal shift. Anders dreigt onevenwicht in de uitrol van het Toekomstverbond en – zo leert onderzoek – ook permanente files. De reorganisatie van het Antwerpse autowegennet moet immers gepaard gaan met een reductie van het totale autoverkeer, of we staan na oplevering van de Oosterweelverbinding nog steeds in de file.

***Peter Vermeulen**, projectleider van Ringland: ‘Dankzij volgehouden druk van de burgerbewegingen en recenter ook van de Modal Shift Coalitie wordt het Antwerpse sneltramnet nog vóór 2030 uitgebreid met nieuwe verbindingen naar Wilrijk (tot aan het UZA), Deurne (tot aan de Houtlaan) en door alle districten (de districtentram).’*

***Manu Claeys**, voorzitter van stRaten-generaal: ‘Eindelijk krijgt Antwerpen een volwaardig voorstadsnet van treinen, met toevoeging van nieuwe haltes in Sint-Job-in-’t-Goor, aan Schijnpoort, op Linkeroever en in de haven, en met frequente bedieningen op maat van grootstedelijk gebruik.’*

Zeven jaar pleiten en onderhandelen


Op **15 maart 2017** sloten de Vlaamse regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen Ringland, stRaten-generaal en Ademloos een historisch akkoord. In het Toekomstverbond lieten ze opnemen dat naast het bouwen van een Oosterweelverbinding (ring voor de stad) en een Haventracé (ring rond de stad) en het overkappen van de Antwerpse Ring ook ingezet moest worden op een ambitieuze modal shift: in de Antwerpse vervoerregio moet het aandeel autoverkeer tegen 2030 teruggedrongen worden van 70% naar 50%. Dat betekent dat het aandeel van fiets en openbaar vervoer drastisch omhoog moet. Wat daarvoor nodig was, was duidelijk: meer en betere fietspaden en meer en beter openbaar vervoer.

Van **2017 tot 2020** sleutelden zeer veel experts en burgers in werkbanken aan concrete projectvoorstellen die samengebracht werden in het *Routeplan 2030*, dat door de Antwerpse vervoerregioraad werd goedgekeurd. In dat plan stonden ook de verdere uitbouw van een Antwerps sneltramnet (M-net), met hoogfrequente, moderne trams die tot ver buiten het centrum in eigen bedding rijden, en een uitbreiding van het Antwerpse voorstadsspoornet. Tien nieuwe corridors werden naar voren geschoven. Maar toen viel het proces stil. Fietspaden en deelfietssystemen kwamen er wel, beslissingen over extra investeringen in concrete nieuwe lijnen en haltes bleven uit.

In **oktober 2022** erkende het politiek stuurcomité dat de modal shift een knelpunt bleef. ‘Concrete projecten dienen uit de startblokken te schieten’, klonk het. ‘Om een versnelling hoger te schakelen’ kreeg Lantis daarom de opdracht om een uitvoeringsprogramma op te maken.

Op **8 februari 2023** bezorgden de burgerbewegingen een nota aan de Vlaamse regering en de stad Antwerpen met daarin de oproep om prioriteit te geven aan 4 corridors uit het

‘sneltramnet Routeplan 2030’. De oproep kreeg gehoor: in het uitvoeringsprogramma dat op **19 oktober 2023** werd gepresenteerd aan de commissie Mobiliteit van het Vlaams Parlement, stonden de voorgestelde lijnen mee opgenomen.

Opdracht 1 OV Next – Investeren om groei te faciliteren	
Impact/resultaten op straat	Implementatie
<p>Kwaliteitseisen A-net: snelheid, frequentie, exploitatieperiode, aansluitingen, betrouwbaarheid, uitstraling</p> <p>(Bevolkings)groei in urbane zone zorgt voor groei OV met 80.000 ritten naar bijna 300.000 verplaatsingen per dag via trein/tram/bus door realisatie toekomstig netwerk</p>	<p>Ontwikkeling corridors* i.f.v. (toekomstige) verplaatsingsnoden & robuust netwerk: Ontbrekende tangenten (Ringspoor & districtentram) en radialen (corridor Zuid & Oost).</p> 

Een week eerder, op **10 oktober 2023**, hadden de burgerbewegingen tijdens de Roma-avond van Ringland hun achterban daarover al ingelicht, met de boodschap dat het niet bij het voorstellen van een uitvoeringsprogramma mocht blijven. Het politiek stuurcomité moest alvast de nieuwe tramlijnen, met bijbehorende nieuwe trams en nieuwe tramstelplaatsen, ook opnemen in meerjarige investeringsplannen (GIP). *Put your money where your mouth is*, was de boodschap, want anders dreigt het bij voorstellen te blijven. De burgerbewegingen wilden concrete volgende stappen, met inbegrip van budgettaire engagementen.

Beslissing politiek stuurcomité

Die engagementen zijn er nu. Uit de beslissing van het politiek stuurcomité van woensdag **24 januari 2024**:

Het Politiek Stuurcomité neemt akte van de voorgestelde prioritering binnen het uitvoeringsprogramma en vraagt de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken om de volgende concrete acties uit te zetten:

- ° Samen met VVM De Lijn en het lokale bestuur prioritair concrete engagementen nemen richting realisatie van de nodige stelplaatscapaciteit, waarbij in eerste instantie gekeken wordt naar stelplaatsen Oost en Zuid;
- ° VVM De Lijn verzoeken om nog dit jaar het huidige raamcontract voor de aankoop van trams uit te putten (dit wordt mee opgenomen in een annex aan het lopende ODC);
- ° Lantis opdracht geven om samen met VVM De Lijn en NMBS/Infrabel de corridors Ringspoor, Sneltram Oost Houtlaan, Sneltram Zuid UZA en Districtentram als uitvoeringsdossiers verder uit te werken.

Het politiek stuurcomité besliste tegelijk dat die corridors moeten worden vertaald naar meerjarige geïntegreerde investeringsprogramma's. Lees: in de volgende jaren moet jaar na jaar in budgetten worden voorzien om de nieuwe lijnen aan te leggen. Er is geen weg terug.