

Memorandum

Ringland, Ademloos, stRaten-generaal: Memorandum voor de Vlaamse regeerperiode 2024-2029

DE OVERKAPPING VAN DE VOLLEDIGE ANTWERPSE RING ... TEGEN 2037!

zoals afgesproken tussen de overheid en de burgerbewegingen in het Toekomstverbond van 15 maart 2017.

Wat voorafging

In 2009 organiseerden stRaten-generaal en Ademloos een referendum om de filedruk op de Ring rond Antwerpen aan te pakken, zonder een viaduct te bouwen over de stad. Dit zou immers ten koste gaan van de gezondheid van de omwonenden. Zij vroegen en kregen brede steun voor hun pleidooi om het **doorgaand verkeer niet los door de stad** te laten rijden, maar eromheen.

In 2014 lanceerde Ringland **haar droom**: een groen dak boven op de Antwerpse Ring, met een '10de district' als de hefboom voor **een echte leefbare en gezonde stad**, met veel minder luchtvervuiling en lawaai, met veel minder en veiliger autoverkeer en een betere bereikbaarheid, met meer groen en natuur tot diep in de stad, gekoppeld aan vlotte verbindingen tussen wijken binnen en buiten de Ring. En inmiddels weten we ook: een stad die veel beter bestand is tegen de klimaatverandering door de vermindering van het hitte-eilandeffect.

In 2017 sloten de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland samen met de Vlaamse overheid en de stad Antwerpen het Toekomstverbond, om niet alleen die droom maar nog veel meer te realiseren. Het afgesproken project voorziet een volgehouden samenwerking en co-creatie tussen alle betrokken overheden, burgerbewegingen en burgers rond:

- de **overkapping van de volledige Antwerpse Ring**, met de stadsontwikkeling er omheen, als nieuwe 'Grote Verbinding' tussen de kernstad en de voorstad,
- de realisatie van een afgeslankte Oosterweelverbinding, als sluitstuk van de **Ring voor de Stad**, gericht op stadsregionaal verkeer,
- de uitbouw van het Haventracé, met een ondertunnelde A102 voor doorgaand, zwaar en havenverkeer, als ontbrekende schakel op de **Ring rond de Stad**,
- het Routeplan 2030 met een doorgedreven **modal shift** naar meer stappers, fietsers en openbaar vervoer en daardoor veel minder autoverkeer in de stad en in de hele regio.



stRaten-generaal



Ademloos



Ringland

Een stand van zaken

De werken op de **linkeroever** lopen op hun einde, de leefbaarheidsmaatregelen zijn er ineens in geïntegreerd. Het nieuwe groene landschap vormt een groot samenhangend geheel dat op termijn voor alle inwoners van Linkeroever de optimale groene ruimte garandeert, gebaseerd op de 3-30-300 regel: uitzicht op 3 bomen, 30 procent groen oppervlak in de wijk, en publiek toegankelijk groen op 300 meter.

De **Oosterweelwerf** is intussen volop in voorbereiding, met een nieuwe tunnel onder de Schelde en onder de dokken, en met de aansluiting ervan op de R1-Noord in Merksem en in Borgerhout ter vervanging van het huidige viaduct. Ook de plannen voor bijkomende overkappingen en de verdere uitwerking van de Ringparken zijn er ineens mee in opgenomen, alweer een grote stap vooruit.

Het Haventracé, vandaag een deel van **De Nieuwe Rand**, met naast de nieuwe A102-tunnel ook plannen voor openbaar vervoer en de uitbouw van de klimaatgordel rond heel de stad, is na een aanvankelijke vertraging uit de startblokken.

Veel positiefs dus ... **maar het werk is nog lang niet af.**

De volgende regering wacht de dwingende taak om ook de andere afspraken uit het Toekomstverbond waar te maken en wel binnen de afgesproken timing. Twee dossiers zijn daarvoor essentieel.

1. **De overkapping van de volledige R1-Zuid**, aansluitend op de werken aan de R1-Noord.
2. **De realisatie van de afgesproken modal shift**, via een forse en hoogst noodzakelijke inhaalbeweging.

Om dit waar te maken moeten ook de samenwerking en de co-creatie worden verdergezet én uitgediept. De ervaringen van de afgelopen jaren maken overduidelijk hoe essentieel dat is en blijft, en waar dat bijzondere experiment ook nog vatbaar is voor verbetering.



De overkapping van de zuidelijke Ring

De laatste jaren ging alle aandacht naar de noordelijke Ring. Voor de zuidelijke Ring is voorlopig alleen gewerkt aan zogenaamde 'quick wins', met deelprojecten die aan weerszijden van de huidige Ring al kunnen gerealiseerd worden met beperkt budget. Nu is het tijd voor een volgende cruciale stap. De gedeelde ambitie van het Toekomstverbond is immers niet mis te begrijpen: het gaat wel degelijk om de overkapping en vergroening van de volledige Ring, een intergenerationeel project, binnen de 20 jaar te realiseren ... dus **uiterlijk tegen 2037**.

Daartoe moet de volgende Vlaamse regering nog meerdere concrete stappen zetten, zoals:

- de opmaak van een **geïntegreerd ontwerp voor de overkapping van de volledige zuidelijke Ring**, met een doorlopende groenstructuur bovenop een gescheiden verkeerssysteem van 2x2 tunnels voor doorgaand en stedelijk verkeer (van aan de Knoop-Oost met de E34/E313 tot aan de Knoop-Zuid met de E19), en met aan de Spaghettiknoop een vlotte overgang naar het gemengd verkeer in de Kennedytunnel.
- het opzetten van een **slim systeem van verkeersmanagement** op schaal van de hele regio, gericht op een maximale tunnelveiligheid en met extra aandacht voor de sturing van het zwaar en gevaarlijk transport (ADR), om de overkapping zo volledig mogelijk te kunnen realiseren.
- het uitzetten van een **helder planningsproces** dat ervoor zorgt dat de werken aan de zuidelijke Ring zo efficiënt mogelijk aansluiten op de werken aan de noordelijke Ring en dus voorbereidend kunnen opstarten rond 2028, met als doel de overkapping van de volledige Ring te realiseren tegen 2037.
- de uitwerking van een **sluitend financieel plan** voor het hele verhaal, waarbij zowel de concrete kosten als de brede maatschappelijke baten in rekening gebracht worden, gekoppeld aan de tijdige stapsgewijze toewijzing van de nodige financiële middelen voor de hele infrastructuur.
- de verdere **concretisering van het Haventracé**, als Ring rond de Stad en deel van De Nieuwe Rand, met de afronding van de lopende procedures, gekoppeld aan de besluitvorming, het vergunningentraject en de opstart van de realisatie. Dit alles om het zwaar en gevaarlijk verkeer weg te houden van de Antwerpse Ring.

Dit hele traject is uit te zetten in **nauwe samenwerking en co-creatie** met de burgerbewegingen en alle direct betrokken burgers. Het moet resulteren in een groene overkapping over de hele lengte van de Ring, als drager van een nieuwe stedelijke ontwikkelingsruimte die Antwerpen de komende 50 jaar mee vorm geeft.

Daarom vragen de burgerbewegingen aan de politieke partijen om volgende alinea integraal over te nemen in hun **partijprogramma** en later ook in het **regeerakkoord**:

“De Vlaamse regering gaat in haar nieuwe regeerakkoord een duidelijk engagement aan voor de realisatie van de overkapping van de volledige R1-Zuid, aansluitend op de lopende werf van de noordelijke Ring, zodat het geheel klaar is uiterlijk in 2037. De nodige financiële middelen zullen daartoe stapsgewijs toegewezen worden, zoals dat ook gebeurde bij de realisatie en overkapping van de R1-Noord”

Een inhaaloperatie inzake modal shift

De modal shift baart de burgerbewegingen grote zorgen. Op dat vlak is er de voorbije legislatuur immers echt te weinig gebeurd. Er is wel systematisch verder geïnvesteerd in de fietsinfrastructuur en dat is prima, want het aantal fietsers blijft stijgen. Maar vooral qua openbaar vervoer is er nauwelijks vooruitgang geboekt. Zonder modal shift zal het verkeer in en rond de stad blijven vastlopen en dat legt ook een **hypotheek op de verdere overkapping van de Ring**.

Het **Routeplan 2030 geeft de ambities helder weer**. Door de structurele onderfinanciering van De Lijn en het niet-opstarten van relevante investeringen in openbaar vervoer zijn die vandaag echter niet haalbaar. In het vooruitzicht van de Oosterweelwerken ontbreekt voorlopig ook een minder-hinder-programma die naam waardig. Het risico op een 'omgekeerde modal shift' en bijkomende grote economische én leefbaarheidsschade is dan ook groot en moet dringend worden aangepakt.

De burgerbewegingen pleiten ervoor om de stad en de straat stap voor stap terug te geven aan haar bewoners en bezoekers, met voorrang voor voetgangers, fietsers, trams en bussen ... niet op de langere termijn, maar **uiterlijk tegen 2030**.

Dat vraagt, naast extra aandacht voor een **attractieve publieke ruimte** op maat van mensen, ook een verder volgehouden inspanning om de **fietsinfrastructuur en -veiligheid** verder uit te bouwen. Daarnaast moet de volgende Vlaamse regering vooral meerdere concrete stappen zetten voor de **herwaardering én de verdere uitbouw van het netwerk van openbaar vervoer**, zowel in de stad zelf als in de hele regio.

Dat vraagt:

- de realisatie op korte termijn van een **Plan Basisbetrouwbaarheid**, met de nodige middelen en concrete oplossingen voor actuele problemen die de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer onderuit halen, zoals onvoldoende comfort en informatie, tekorten qua veiligheid en toegankelijkheid, een veel te lage commerciële snelheid, het personeelstekort, een gebrek aan materieel, of het achterstallige onderhoud.
- de systematische uitrol van het **Plan Basisbereikbaarheid**, met de herstructurering van het hele historisch gegroeid radiaal openbaar-vervoernetwerk, als eerste stap in de uitbouw van een gebiedsdekkend webvormig netwerk over de hele Vervoerregio, met als basis een efficiënt multimodaal overstapmodel.
- de stapsgewijze uitbouw van het **Routeplan 2030**, via een structureel meerjarig-investeringsprogramma, met onder meer de nodige tramlijnverlengingen en de afstemming tussen het openbaar-vervoernet en de fietsnetwerken, gekoppeld aan de multimodale overstappunten in een aantrekkelijke publieke ruimte.
- de ontwikkeling van een doorgedreven **Doorkijk 2035** met daarin de projecten die nog ontbreken in het Routeplan, zoals de verdere doortrekking van sneltramlijnen tot ver in de Vervoerregio, ook gekoppeld aan de uitbouw van het Ringspoor en het voorstadsnet per trein.

Dit hele traject is uit te zetten in **nauwe samenwerking en co-creatie** met de burgerbewegingen, diverse mobiliteitsverenigingen en andere direct betrokken organisaties en burgers, vanuit een gerichte dynamische **bovengemeentelijke samenwerking per cluster van gemeenten**.

Deze aanpak beoogt een algemene **modal shift** naar meer duurzame verplaatsingen in alle 32 gemeenten van de Vervoerregio Antwerpen en dat tegen 2030. Het is de basis voor de uitbouw van stad en regio, niet alleen tot goed bereikbare, maar ook meer leefbare en gezonde woon- en werkomgevingen.

Daarom vragen de burgerbewegingen aan de politieke partijen om volgende alinea integraal over te nemen in hun partijprogramma en later ook in het **regeerakkoord**:

“De Vlaamse regering neemt in haar nieuwe regeerakkoord een duidelijk engagement op voor de versnelde realisatie tegen 2030 van de modal shift 50/50 in de hele Vervoerregio Antwerpen, via de verdere uitbouw van de fietsinfrastructuur, gekoppeld aan een systematische uitbouw van een aantrekkelijk netwerk van openbaar vervoer, als draaischijf in een multimodaal vervoersaanbod. De nodige financiële middelen daarvoor zullen toegewezen worden aan de prioritair te realiseren projecten via meerjarige investeringsprogramma’s.”



“Ringland, Ademloos en stRaten-generaal onderschrijven volmondig het memorandum ‘Modal shift 50/50 – Sneller schakelen naar duurzaam verkeer’ van de Modal-Shift-Coalitie Vervoerregio Antwerpen.”

Naar een volgehouden participatie

De burgerbewegingen blijven zich engageren om de afspraken en engagementen uit het Toekomstverbond mee te realiseren, maar stellen vast dat het participatie- en co-creatietraject het afgelopen jaar in een aantal deeltrajecten minder sterk is aangepakt. Daarom pleiten zij voor een volgehouden inspanning van alle stakeholders, met voldoende mankracht en middelen en extra aandacht voor de procesvoering en begeleiding ervan. Die co-creatieve aanpak start bij de opmaak van de doelstellingen en projectdefinities, over de ontwerp-trajecten en de evaluatie ervan, tot en met de terugkoppeling inzake besluitvorming en de opvolging van realisaties via buurtcontacten rondom de verschillende werven.

De burgerbewegingen zijn eveneens vragende partij voor de versterking en optimalisatie van de verschillende **overleg- en managementstructuren**, zowel voor de overkapping van de Ring als in de realisatie van de modal shift. Ook op dat niveau is de inbreng van de burgerbewegingen structureel te voorzien. Dit vraagt tevens een **minimale financiële ondersteuning** van de burgerbewegingen, zowel met het oog op de inhoudelijke inbreng van experts als organisatorisch, om zo de grote groep vrijwilligers blijvend te kunnen mobiliseren.

Daarom vragen de burgerbewegingen aan de politieke partijen om volgende alinea integraal over te nemen in hun **partijprogramma** en later ook in het regeerakkoord:

“De Vlaamse regering neemt in haar nieuwe regeerakkoord een duidelijk engagement op en voorziet tijdig in de nodige financiële middelen voor de verdere ondersteuning van het hele participatie- en co-creatieproces in het kader van het Toekomstverbond en dat voor alle deelprojecten en in alle fasen van het proces.”



stRaten-generaal



Ademloos



Ringland

Gedetailleerde uitwerking

Ringland, Ademloos en stRaten-generaal: Memorandum voor de Vlaamse regeerperiode 2024-2029

In 2017 sloten de burgerbewegingen Ademloos, Ringland en stRaten-generaal samen met de Vlaamse overheid en de stad Antwerpen het Toekomstverbond. In 2021 startte de bouw van de Oosterweelverbinding, waarbij al grote delen van de noordelijke Ring worden overkapt. In de aanloop naar de verkiezingen in 2024 - zowel de federale, Vlaamse als de lokale - is het tijd voor een stand van zaken. Er zijn al grote stappen gezet, maar er is nog veel werk aan de winkel.

DE OVERKAPPING VAN DE VOLLEDIGE RING

De overkapping van de volledige Antwerpse Ring is **dé hefboom** om Antwerpen uit te bouwen tot **een leefbare, gezonde en klimaatrobuuste stad**, met minder luchtvervuiling, minder lawaai, minder en veiliger autoverkeer, meer groen en natuur in de stad, een betere bereikbaarheid en meer directe verbindingen tussen de wijken binnen en buiten de Ring.

De overkapping van de zuidelijke Ring moet op korte termijn gepland en voorbereid worden, met als doel die werken te laten aansluiten op de werf van de R1-Noord - de werf mag niet stilvallen - en vervolgens de **R1-Zuid tegen 2037 volledig te overkappen**.

- Op de R1-Zuid worden plaatselijk en doorgaand verkeer tussen de Knoop-Oost en de Knoop-Zuid gescheiden in 2 aparte tunnelkokers per rijrichting. Die tunnels worden het best ontworpen met elk 3 rijstroken (= zonder pechstrook maar wel voldoende breed om interventiemogelijkheden te voorzien), zonder in- en uitvoegstroken (= behoud van het aantal rijstroken) en met zo weinig mogelijk weefbewegingen (= maximaal over 1 of 2 rijstroken). Dat verhoogt de **verkeers- en tunnelveiligheid** en maakt het ook eenvoudiger en **goedkoper om de R1-Zuid te overkappen**.
- In Knoop-Oost gaan het gemengd verkeer op de R1-Noord en het gescheiden verkeer op de R1-Zuid in elkaar over. Bovendien is het ook de vertakking naar de E313/E34 en de verbinding met De Nieuwe Rand met de A102 (vroeger het Haventracé genoemd). Het **ontwerp Knoop-Oost** moet dringend uitgetekend worden, met afstemming tussen de R1-Noord en de E313/E34 die maximaal 2x4 rijstroken mag tellen. Ook de overgang naar de R1-Zuid vergt een helder ontwerp, dat klaar moet zijn voor aanvang van de werken aan de R1-Noord.
- De voorbije jaren werd een nieuw ontwerp getekend voor de omgeving van de Spaghettiknoop, net voor de Kennedytunnel. Dat ontwerp moet vervolledigd worden met **de overkapping van dat deel van de R1-Zuid**. Het is een ideale plek voor meer groen in de stad en minder geluidsoverlast in de omliggende wijken Kiel en Nieuw Zuid.
- Verschillende recente universitaire studies leveren nieuwe inzichten op inzake **de impact op onze gezondheid**, door zowel het verkeer als door hitte-stress. De behandeling van vervuilde lucht in de tunnels en de vermindering van geluidsoverlast zijn maximaal te combineren met de overkapping en met de vergroening van de hele omgeving. Innovatieve technieken moeten optimaal geïntegreerd worden in het ontwerp van de R1-Zuid en in de aanvullende overkappingen van de R1-Noord. Die aanpak biedt perspectief op een maximale overkapping, aangevuld met **technische installaties voor lucht-extractie en -zuivering**, op een betere verbinding tussen de stad intra- en extra-muros en op veel meer groen.

Lessen uit de voorbije jaren

- De plannen voor de overkapping van de Ring zijn de voorbije jaren te veel versnipperd. In plaats van uit te gaan van een **samenhangend geheel** (onder- en bovenbouw), werden infrastructuur- en parkontwerp te los van elkaar gezien en lag de nadruk vooral op de eerste kapstukken en op de leefbaarheidsprojecten in de directe omgeving van de Ring. Door de zuidelijke Ring en de Knoop-Oost als één geheel te beschouwen, zal het ontwerp sterker worden.
- De Antwerpse Ring komt dagelijks in het nieuws door de ellenlange files. Zonder **slim verkeersmanagement** zullen die ook na de aanleg van de Oosterweelverbinding niet verdwijnen. Dat verkeersmanagement vergt een heldere bewegwijzering, toerit-dosering (om files in de tunnels te vermijden door er niet meer verkeer toe te laten dan verwerkt kan worden), flexibele calamiteitenscenario's, snelheidsbeperking tot 90-70 km/u en permanente verkeers- en snelheidscontroles. Dat slimme verkeersmanagement moet er zo snel mogelijk komen.
- Het **gevaarlijke ADR-verkeer** legt een ernstige hypotheek op de veiligheid op de Ring en daardoor ook op de realisatie van meer overkapping. Het slim sturen en begeleiden van dat verkeer levert grote veiligheidswinsten op in de tunnels, waardoor ook minder gaten nodig zijn. Dat levert voor de hele stad grote extra leefbaarheidswinsten op. Die optie moet dan ook gelicht worden.
- Grote infrastructuurwerken hebben de neiging langer aan te slepen dan aanvankelijk voorzien. Om die dynamiek tegen te gaan, moet tijdig een **strakke planning** opgesteld worden voor de overkapping van de R1-Zuid, met 2037 als realistisch eindperspectief.
- Grote infrastructuurwerken hebben ook de neiging veel duurder uit te vallen dan aanvankelijk is begroot. Het studiewerk van de **werkbank Financiering** en het financieel model van Lantis tonen aan dat de ambitieuze doelstellingen van het Toekomstverbond financieel haalbaar en betaalbaar zijn en blijven. Verdere verfijning is nodig op vlak van kosten-batenanalyse en de ontwikkeling van aangepaste financieringssystemen.

Wisselwerking met De Nieuwe Rand

Om het zwaar en gevaarlijk (haven)verkeer rond de stad te leiden, voorziet het Toekomstverbond in de uitbouw van het Haventracé. Inmiddels wordt dat tracé uitgewerkt in het 'Complex Project De Nieuwe Rand', met naar verwachting eind 2024 een voorkeursbesluit. Daarbij is de realisatie van de A102 essentieel, zowel om de **verkeersdruk op de R1-Noord structureel te verminderen**, als **om het onderliggend wegennet in de hele regio structureel te ontlasten** van het vrachtverkeer naar de bedrijvzones langs het Albertkanaal.

- Het ontwerp van de A102 vergt wellicht een **geboorde tunnel**, in combinatie met een afgezonken tunnel onder het Albertkanaal zelf. Aan beide zijden van het kanaal moet er daarvoor ook een **half op- en afrittencomplex** komen (ten noorden van het kanaal een op- en afrit richting noord, ten zuiden van de Bisschoppenhoflaan een op- en afrit richting zuid).
- Om ook bij calamiteiten vlot verkeer te kunnen waarborgen, is er nood aan een helder **ontwerp voor de aansluiting** tussen de E313/E34 (met maximaal 2x4 rijstroken), de A102 en Knoop-Oost.
- Een **nieuwe sneltram richting Ranst**, met een nieuwe P&R aan de splitsing E313/E34 en verder de doortrekking tot in Oostmalle, remedieert het 'historische' hiaat in het regionale treinnetwerk.
- Parallel en tegelijkertijd met de A102 is ook de **tweede spoorontsluiting** van de haven uit te bouwen, om zo extra mogelijkheden te bieden voor het goederentransport van en naar de haven.

Om de ondertunneling van de A102 in de periode 2030-2035 te realiseren, dient een **strakke planning** te worden opgesteld. De infrastructuur voor vlotter verkeer in De Nieuwe Rand moet ook passen in de uitbouw van de **klimaatgordel** rond de agglomeratie. Die gordel - die het hele tracé van het Antitankkanaal volgt - verbindt alle groene en open ruimte in de rand van Antwerpen tot één aaneengesloten geheel. Dat is goed voor het klimaat, de biodiversiteit, recreatie en zoveel meer.

EXTRA INVESTERINGEN IN DE MODAL SHIFT

Samen met de overkapping van de Ring is de modal shift naar minder autoverkeer dé hefboom voor een betere leefbaarheid in alle dorpskernen, wijken en buurten van de hele Vervoerregio.

Mensen laten hun auto pas staan als ze een degelijk alternatief hebben. De burgerbewegingen vragen aan de Vlaamse overheid en alle gemeenten in de Vervoerregio Antwerpen om zich in hun nieuwe regeer- en bestuursakkoorden duidelijk te engageren om de **realisatie van de modal shift** zo snel en efficiënt mogelijk aan te pakken. Dat vergt een **veel betere samenwerking** met alle partners, over alle bestuursniveaus heen, met een **substantieel investeringsprogramma** om te komen tot een veel betere kwaliteit van het openbaar vervoer en een versnelde uitbreiding van het fiets- én het tramnetwerk.

Voor de modal shift wordt gepleit voor een **investeringsenveloppe**, even overtuigend als de 1,25 miljard die in het Toekomstverbond werd vrijgemaakt, toen als aanzet voor de beoogde overkapping en de uitwerking van de Ringparken op en rondom die overkapping. Voor het openbaar vervoer gaat dat om opeenvolgende **geïntegreerde meerjarenprogramma's** op niveau van de hele Vervoerregio.

Plan Basisbetrouwbaarheid

De **eerste voorwaarde** voor een goed openbaar vervoer is betrouwbaarheid. Die is er vandaag niet. Om het vertrouwen van de reizigers terug te winnen dient De Lijn daarom extra te investeren.

- Het huidige personeelstekort moet worden weggewerkt.
- Het achterstallige onderhoud van sporen en materieel moet worden weggewerkt, bijvoorbeeld in de premetrooker naar Linkeroever en dat met minimale hinder tijdens die werken.
- Binnen de lopende raamovereenkomst (2023) moeten extra tramtoestellen worden aangekocht.
- Er moet dringend een nieuwe tramloids komen in Hoboken (cf. heraanleg Emiel Vloorstraat).
- Trams moeten in de stad vlotter kunnen doorstromen. De burgerbewegingen voeren mee campagne om de knelpunten weg te werken (cf. Tramvinken/Zorro).



“Ringland, Ademloos en stRaten-generaal onderschrijven volmondig het memorandum ‘Modal shift 50/50 – Sneller schakelen naar duurzaam verkeer’ van de Modal-Shift-Coalitie Vervoerregio Antwerpen.”

Plan Basisbereikbaarheid

De omvorming van het historisch gegroeide radiale tramnetwerk naar een **webvormige netwerkstructuur** die de hele Vervoerregio bedient, vraagt de invoering van een overstapmodel (met multimodale overstappunten). Ook daarvoor is de hoger aangehaalde betrouwbaarheid essentieel.

- Het Plan Basisbereikbaarheid voorziet de komende jaren in de **systematische herstructurering** van het tramnetwerk in de agglomeratie. Het **‘Plan Doorstroming’** maakt daar ook deel van uit. De ingebruikname van de nieuwe premetrotunnel Pothoekstraat-Kerkstraat in Stuivenberg in 2026, vormt de ideale gelegenheid om die herstructurering af te ronden.
- Een belangrijke strategische ingreep, toe te voegen aan de uitbouw van het bestaande tramnet naar een web-vormige structuur, bestaat in de uitbouw van de **districtslijnen Noord en Zuid** naar Berchem-station, in beide richtingen te verlengen met de Singeltram (met extra bestemmingen).
- Er moet in de hele Vervoerregio **een goede afstemming** gecreëerd worden tussen het **openbaar vervoer en het fietsnetwerk**. Daartoe zijn recent al heel wat interessante voorstellen gelanceerd zoals de ‘Hoppin-punten’, ‘Leefbuurten’, het ‘Pleinenplan’ en de ‘Groene Nerven’.

Dat boeiende denkwerk is per cluster van gemeenten te vertalen in concrete projecten, vanuit een **samenwerking** met alle mobiliteitsverenigingen, ondersteund door de Vervoerregio, Lantis én Zorro.

Routeplan 2030 en Doorkijk 2035

De voorbije legislatuur hebben alle gemeenten van de Vervoerregio, en ook hun burgers, een helder **meerjarenplan voor het openbaar vervoer** uitgetekend. Het goedgekeurde Routeplan, dat voorziet in de forse opwaardering van het openbaar vervoer, moet nu omgezet worden in **concrete projecten en realisaties** voor de periode 2025-2035. Dat vraagt ook de uitbreiding van het tramnet.

- Verschillende **tramlijnverlengingen** zijn nodig, zoals de Bisschoppenhoflaan (tot de P&R Houtlaan en verder via Wijnegem tot Schilde), de tram naar het UZA (in één totaalconcept voor de hele A12 en/of via de Prins Boudewijnlaan tot een verder uitgebouwde P&R in Kontich), en de sneltram naar Ranst en verder (ontbrekende schakel in het treinsysteem).
- Tijdens de nieuwe legislatuur moet al vooruit gedacht worden naar de periode 2035-2040. Het Routeplan moet aangevuld worden met **ontbrekende projecten**, onder meer met de uitbreiding naar een tweede gordel van randgemeenten.
- Het **fietsnetwerk** moet verder uitgebouwd worden en nog sterker afgestemd op het netwerk van openbaar vervoer (voor- en natransport, overstapmodel). De verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de kernen van steden en gemeenten en in alle woonwijken vragen extra aandacht, onder meer door doorgaand verkeer op diverse niveaus te vermijden (cf. het nieuwe concept voor de categorisering van de wegen, ook toepasbaar op gemeentelijk niveau).

Uitbreiding treinnetwerk

Het stedelijk openbaar vervoer moet naadloos aansluiten op het treinsysteem. De federale regering moet in haar nieuwe regeerakkoord een duidelijk engagement opnemen om hierin te investeren, door de NMBS opdracht te geven om volgende **prioriteiten** te realiseren:

- intensiever aanbod op het **voorstadsnetwerk** op alle lijnen in de regio.
- ontwikkeling en ingebruikname van het **Ringspoor** (aantal haltes verder te onderzoeken).
- realisatie van de **tweede spoorontsluiting** van de haven, parallel met de A102 (voor goederentransport).

NAAR EEN EFFECTIEVE SAMENWERKING

In het Toekomstverbond werd afgesproken om met alle stakeholders samen te werken in diverse overlegstructuren en werkbanken. We pleiten ervoor om dit hele systeem van doorgedreven **participatie en co-creatie** verder uit te bouwen, vertrekkende van de verschillende evaluaties die al gemaakt zijn, of die nog kunnen toegevoegd worden, rond de samenwerking in het verleden.

Daarnaast zijn de burgerbewegingen vragende partij om ook het **management** dat instaat voor de operationele vertaling ervan, samen met de **besluitvorming** die er moet op volgen, beter te stroomlijnen en verder uit te bouwen en te versterken. Vandaar een aantal voorstellen ter zake.

Participatie ten gronde

- De afgelopen periode heeft aangetoond dat een systematische en doorgedreven participatie van burgers in de werkbanken effectief bijdraagt aan een veel vlotter projectverloop en aan de opbouw van een **breed draagvlak**. Het blijft belangrijk om daarvoor **volgehouden inspanningen** te leveren, zeker rekening houdend met de lange duurtijd van dit project die als risico in zich draagt dat de spanningsboog zou verzwakken.
- De burgerbewegingen hebben de afgelopen jaren een aantal **eigen projecten** opgezet, onder meer rond duurzame mobiliteit. Die brengen burgers samen, sensibiliseren hen en werken bruikbare voorstellen uit, bijvoorbeeld om de modal shift te versterken (cf. Curieuzeneuzen, Zorro, Straatvinken en Tramvinken, Pleinenplan ...) Deze initiatieven zijn opgezet als aanvulling op lopende processen, ook hier zijn positieve resultaten te noteren. Die verantwoorden het ook om vanuit de overheid **meer steun** te bieden aan dergelijke lokale burgerinitiatieven (ook financieel).
- Meer in het bijzonder blijft het proces van **co-creatie** cruciaal, waarbij externe experts de burgerbewegingen ondersteunen bij de uitwerking van meer ontwerpmatige en technische kwesties. Het verleden heeft voldoende aangetoond dat daar vaak **efficiëntere oplossingen** uit voortkomen, die tijd- en kostenbesparend zijn en het hele traject ten goede komen. Ook hier zijn de nodige middelen te voorzien, zodat deze inspanningen vol te houden zijn.

Goede organisatie

- Een activering van het **politiek stuurcomité** dringt zich op, gericht op efficiëntere samenwerking tussen alle partners op de verschillende bestuursniveaus en in de hele Vervoerregio.
- Er is nood aan versterking van het **projectmanagement** voor het gehele Toekomstverbond en meer in het bijzonder van het **managementcomité** dat de verschillende pijlers ervan beter op elkaar moet afstemmen. Daar hoort een **vertegenwoordiging van de burgerbewegingen** in, om zo ook de wisselwerking met het maatschappelijk middenveld mee te verzekeren.
- De hele organisatie vraagt een sterkere procesondersteuning door een participatie- en een communicatieteam en door een gezamenlijk secretariaat.
- De **operationele uitbouw** van de structuur van de Vervoerregio Antwerpen moet instaan voor een sterkere coördinatie bij de realisatie van het hele Routeplan 2030 (de doorkijk 2030-2035 inbegrepen), in samenwerking met alle partners (diverse overheden, De Lijn, NMBS, Lantis ...).



stRaten-generaal



Ademloos



Ringland