



9 september 2018

Geachte politici, beste toekomstig verkozenen,
Geachte inwoners van Antwerpen en omstreken,

De belangrijkste thema's voor de komende gemeenteraadsverkiezingen zijn leefbaarheid, gezondheid en mobiliteit. Dat geldt in heel Vlaanderen, en zeker in Antwerpen.

Mensen willen wonen en werken in een aangename stad op mensenmaat, in een stad die gezond en leefbaar is en waar het verkeer veilig is.

Tijdens de komende twee legislaturen ondergaat Antwerpen een historische transformatie. Het nieuwe stadsbestuur staat voor de grote uitdaging om daarin het voortouw te nemen.

De volledige overkapping van de Antwerpse Ring tegen 2030 plus de 'modal split' 50/50 in de Antwerpse Vervoerregio (maximaal de helft van de verplaatsingen gebeurt nog per auto en minstens de helft te voet, met de fiets of openbaar vervoer) hebben een grote impact op alle stedelijke beleidsdomeinen. Hét centrale thema in het nieuwe bestuursakkoord moet dan ook zijn: met alle belanghebbenden en met alle burgers op een co-creatieve manier deze doelstellingen realiseren, om zo vorm te geven aan de leefbare stad van de toekomst.

In Antwerpen blijven de burgerbewegingen Ademloos, Ringland en stRaten-generaal daar mee hun schouders onder zetten.

Ons memorandum

- **biedt een algemene visie en concrete aanbevelingen voor de bestuursakkoorden 2019-2024 van de stad Antwerpen en de 32 andere gemeenten van de Vervoerregio,**
- **bouwt voort op het Toekomstverbond (15 maart 2017) voor een betere mobiliteit en leefbaarheid in de Antwerpse regio,**
- **nodigt alle politici uit om vóór de gemeenteraadsverkiezingen van 14 oktober 2018 deze aanbevelingen te onderschrijven en een duidelijk standpunt in te nemen over hoe zij de toekomst van onze stad en regio mee vorm willen geven.**

De initiatiefnemende burgerbewegingen vragen aan alle nieuwe gemeentebesturen in de Antwerpse Vervoerregio deze punten als prioriteit op te nemen in hun bestuursakkoord 2019-2024.

Ademloos, Ringland, stRaten-generaal

Memorandum Ademloos, Ringland en stRaten-generaal voor de gemeenteraadsverkiezingen 2018

De Antwerpse regio staat voor twee ingrijpende uitdagingen: de volledige overkapping van de Antwerpse Ring en de daarmee samenhangende noodzakelijke modal shift.

1. De volledige overkapping van de Antwerpse Ring tegen 2030

De volledige overkapping van de Antwerpse Ring is het meest ambitieuze project in zijn soort in heel Europa. Het is dé hefboom voor de uitbouw van een leefbare stad en heeft impact op elk stedelijk beleidsdomein: groen, verkeer, transport en mobiliteit, gezondheid, wonen, openbaar domein, sociaal beleid, onderwijs, stadsontwikkeling, klimaat, waterhuishouding, diversiteit, sport, milieu, duurzame energie, havenbeleid, enzovoort.

Antwerpen heeft het potentieel om uit te groeien tot de top drie van meest leefbare steden in Europa. Dat moet de ambitie zijn. Die ambitie tegen 2030 waarmaken vergt een volgehouden inspanning van het Antwerpse stadsbestuur, in nauwe samenwerking met de Vlaamse overheid.

2. De modal shift in de Vervoerregio

De overkapping van de Ring hangt onlosmakelijk samen met de uitbouw van een kwaliteitsvol en samenhangend vervoernetwerk voor een betere mobiliteit in de Antwerpse regio. Dat netwerk is tegelijkertijd de ruggengraat voor de ruimtelijke ontwikkeling in de hele regio, en cruciaal voor de leefbaarheid van alle 33 gemeenten van de Antwerpse Vervoerregio.

Het Routeplan 2030 moet tot stand komen in nauwe samenwerking tussen alle betrokken gemeenten in de Vervoerregio. Het heeft tot doel een samenhangend regionaal netwerk uit te bouwen voor personen- en goederenvervoer, met fietsvoorzieningen, trein, tram, bus, taxi en waterbus, deelsystemen, oplossingen voor stedelijke logistiek, enz. Inwoners, bezoekers en bedrijven moeten de reële kans krijgen om het motto 'mijn auto, mijn vrijheid' daadwerkelijk te vervangen door 'mijn vervoer, mijn vrijheid!'.

Het Routeplan 2030 moet het komende decennium dé leidraad vormen bij de realisatie van concrete projecten en vervoermaatregelen. Alleen zo kan de transitie in mobiliteitsgedrag effectief worden waargemaakt, met meer verplaatsingen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer, zodat het aantal verplaatsingen met de auto drastisch daalt en nuttige verplaatsingen per auto vlotter en veiliger kunnen. Voor goederenvervoer betekent dat minstens de helft met de trein of over het water.

De verschuiving van dominant autoverkeer naar andere vervoermiddelen, de zogenaamde 'modal shift', gekoppeld aan de ruimtelijke ontwikkeling in de hele regio, is de belangrijkste en meest concrete invalshoek voor het gemeentelijk beleid in de nieuwe bestuursperiode.

Het memorandum van Ademloos, Ringland en stRaten-generaal vertaalt die ambities in een werkbaar programma, op te nemen in het volgende bestuursakkoord van alle gemeenten in de Vervoerregio Antwerpen. Wat de modal shift betreft sluit het ook aan bij het 'Mobiliteitspact voor Antwerpen' (zie bijlage), dat Ademloos, Ringland en stRaten-generaal mee ondertekenden. Hieronder volgt een overzicht van concrete prioriteiten.

1. Modal shift tegen 2030

1.1. Noodzakelijke modal shift

Duurzame mobiliteit is een absolute prioriteit. In een leefbare stad voelen voetgangers en fietsers zich thuis, heeft openbaar vervoer voorrang, en is de auto te gast. Om in de hele regio de modal shift te realiseren moet er in de kernstad een verhouding van 30 procent auto's versus 70 procent andere vervoermiddelen tot stand komen, en in de voorstad een verhouding 40/60. Deze noodzakelijke en realistische 'modal split' moet de komende legislatuur al voor minstens de helft gehaald worden.

Elke gemeente uit de Vervoerregio engageert zich voor de uitvoering van het Routeplan 2030 om de mobiliteitsknoop in de hele Antwerpse regio te helpen ontwarren. Dat betekent een radicale keuze voor het STOP-principe, met voorrang voor stappers, trappers en openbaar vervoer.

1.2. Een klimaatbestendige stad

Door de klimaatverandering dreigt de stad een hitte-eiland te worden. Om die 'urban heating' tegen te gaan, moeten autoverkeer en asfalt plaats maken voor meer groen en water. De lege vijver in het Stadspark is een alarmsignaal. Hij is het gevolg van het ontoereikende grondwaterpeil, dat een grote impact heeft op het groen, niet alleen in het park, maar ook in de ruime omgeving. Dat probleem moet dringend stadsbreed worden geagendeerd. De stad moet onthard worden, boomperken moeten voorrang krijgen op parkeerplaatsen, de waterhuishouding moet in de hele regio structureel geïntegreerd worden in de publieke ruimte.

Elk stedelijk of gemeentelijk project op vlak van ruimtelijke ordening, infrastructuur en mobiliteit moet kaderen in de realisatie van de Europese klimaatdoelstellingen. Bij de voorbereiding en realisatie van deze projecten dient de methodiek van co-creatie verder te worden uitgebouwd, ook op gemeentelijk vlak en in de districten.

1.3. Aantrekkelijke publieke ruimte

Hoe meer voetgangers in de stad of het centrum van de gemeente, hoe beter. Dat kan enkel als de voetganger voorrang krijgt bij de inrichting van het openbaar domein en als de publieke ruimte aantrekkelijk en uitnodigend is, met voldoende water en groen, rust- en speelplekken.



De volledige binnenstad en de kernen van de gemeenten in de Vervoerregio worden allemaal zone 30. Aan de invalswegen komen extra oversteekplaatsen voor voetgangers. Het bestuur maakt extra werk van de kwaliteitsvolle en verkeersluwe inrichting van de publieke ruimte, zowel in de kern als in de woonwijken eromheen.

1.4. Veilig en comfortabel fietsen

Hoe meer fietsers, hoe beter. In de kernen kan fietsverkeer gemengd worden, in de hele Vervoerregio moet het fietsnetwerk verder uitgebouwd worden. Dat vergt voldoende fietspaden, breed genoeg (ook geschikt voor snel fietsverkeer) en goed onderhouden, zonder missing links, met conflictvrije en veilige kruispunten.

De stad en de gemeenten in de Vervoerregio engageren zich in de volgende legislatuur voor 500 kilometer nieuwe fietspaden en voor maatregelen om veiliger te kunnen fietsen.

1.5. Voorrang voor openbaar vervoer

Hoe meer openbaar vervoer, hoe beter. Een Ringspoor kan de capaciteit en de kwaliteit van het openbaar vervoer in de Antwerpse regio sterk verbeteren. De mogelijkheden en de ruimte om dat te realiseren zijn al aanwezig. In de hele stadsregio moet een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer uitgebouwd worden (metro, tram en bus), met een verdubbeling van de snelheid. Een hoge frequentie moet gepaard gaan met een vlotte doorstroming.

De Vervoerregio Antwerpen werkt samen met De Lijn en de NMBS aan de realisatie van het Ringspoor, met inbegrip van de ontwikkeling van de stationsomgevingen Luchtbal, Schijnpoort, Turnhoutse Poort, Berchem en Zuid. Zij werken ook samen aan de uitbouw van een samenhangend netwerk van openbaar vervoer, met tramlijnen die worden doorgetrokken tot in de rand (naar P&R's), verbindende lijnen van en naar de stations en tussen alle kernen, en een fijnmazig netwerk in dichtbebouwde delen van de stadsregio. Verkeerslichten moeten sneller groen geven voor langzaam verkeer, trams en bussen moeten altijd voorrang krijgen op auto's.

1.6. De auto te gast

Hoe minder auto's in de stad, hoe beter. Voor bepaalde verplaatsingen blijven auto's nuttig, maar ze worden mee gehinderd door het teveel aan vermijdbaar autogebruik. Auto's nemen samen te veel schaarse ruimte in. Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid geeft voorrang aan andere vervoermiddelen die een vlot, comfortabel en betrouwbaar alternatief bieden voor de auto. Nieuwe wijkcirculatieplannen kunnen als hefboom fungeren voor die verandering. Zo kunnen burgers in hun eigen leefomgeving mee vorm geven aan de modal shift. Daar horen ook maatregelen bij zoals een lagere parkeernorm en meer deelauto's.

Meerderheid en oppositie in stad en rand engageren zich om het mobiliteitsbeleid op korte en langere termijn grondig te vernieuwen, samen met de burgerbewegingen en het middenveld. Elk bestuursakkoord voorziet in nieuwe wijkcirculatieplannen, op te maken in co-creatie.

1.7. Stadsdistributie

Hoe minder vrachtwagens in de stad, hoe beter. Om de distributie van goederen te organiseren dienen er distributiecentra te komen aan de rand van de stad. Van daaruit kan de stad bediend worden met lichte elektrische vrachtwagens of fietskarren.

Binnen de Vervoerregio werken alle gemeenten samen een distributieplan uit, investeren ze samen in distributiecentra, en weren ze samen zwaar vrachtverkeer uit de kern, de stad, en alle woon- en schoolomgevingen.

2. Volledige overkapping van de Antwerpse Ring

2.1. De overkapping van de Ring - fase 1

Op 25 juni 2018 wees de Vlaamse overheid 1 miljard euro toe voor de eerste leefbaarheidsprojecten om de Antwerpse Ring te overkappen. De stad Antwerpen engageerde zich voor 250 miljoen euro. Deze 18 + 4 projecten (Over de Ring - fase 1) moeten als hefboom ingezet worden voor de realisatie van de volledige overkapping van de Ring tegen 2030.

De 18 + 4 leefbaarheidsprojecten (Over de Ring - fase 1) dienen tegen 2024 maximaal geïntegreerd te worden in de lopende werken op de linkeroever, bij de realisatie van de Oosterweel-light-verbinding en in de nog uit te werken plannen voor de zuidelijke Ring (Over de Ring - fase 2).

2.2. De overkapping van de Ring - fase 2

Om die eerste projecten te kaderen is het nodig om in 2019 een totaalontwerp te maken voor de hele Ring, met als ambitie gescheiden verkeer van de Kennedytunnel tot de Groenendaallaan, met de afstemming tussen boven- en ondergrond, met de uitwerking van de samenhang op vlak van water, ecologie en energie, fiets en openbaar vervoer, en met inzicht in de timing, de kostprijs, de fasering en de concrete realisatie. Die studieopdracht moet nog in 2018 beginnen, met de middelen die gereiseerd zijn in het regeringsbesluit van juni 2018. Tegen het einde van de legislatuur moet de concrete planning voor de uitvoering van fase 2 op punt staan. In afwachting daarvan kunnen de Antwerpse districten nu al groene linken en fietsverbindingen leggen vanuit de aanpalende wijken naar de toekomstige overkapping.

Nog in 2018 moet de studie voor de hele Ring aangevat worden, met vanaf de ontwerpfase een actieve deelname van alle Ringbouwers, burgerbewegingen en geïnteresseerde burgers aan de werkbanken.

2.3. De overkapping, hefboom voor een leefbare stad

De overkapping van de Ring biedt een uitgelezen kans om te investeren in systemen van hernieuwbare energie en bijvoorbeeld een warmtenet. De overkapping lost ook grotendeels de geluidsoverlast op. Om luchtvervuiling tegen te gaan moet het probleem van de 'gaten' nog worden uitgeklaard en moet de lucht in de tunnels gezuiverd worden. Voor de hele stad en regio is een volledige dieselban uiteindelijk onontkoombaar, net als



de overschakeling op elektrische voertuigen door het openbaar vervoer én voor het hele wagenpark van de overheid.

Bij de uitwerking van de 18 + 4 leefbaarheidsprojecten 'Over de Ring - fase 1' en bij de studie voor fase 2 moet er ruime aandacht zijn voor luchtzuivering, alternatieve energiewinning, afvalbeleid en circulaire economie, waterhuishouding, ecologie en stadslandbouw, enz.

2.4. Ruimtelijke kwaliteit

Een stad waar het gezond en aangenaam wonen is, moet ook aantrekkelijk zijn met attractieve en kwaliteitsvolle publieke ruimte op mensenmaat. Elke nieuwe ingreep in het stedelijke weefsel moet daarom een hoge ruimtelijke kwaliteit hebben. Dat moet ook de norm zijn voor nieuwe projecten en voor het volledige dak van de Ring. Ontwerpen moeten tijdloos, bruikbaar, duurzaam en mooi zijn. Wel zoals Park Spoor Noord, niet zoals Spoor Oost dus.

Elk stedelijk of gemeentelijk project inzake ruimtelijke ordening, infrastructuur en mobiliteit moet streven naar de hoogste ruimtelijke kwaliteit.

2.5. Sociale stadsvernieuwing

Langs de Ring zijn al heel wat bouw- en infrastructuurprojecten aanbesteed of worden er nieuwe investeringen gepland. Ook daar is innovatie op zijn plaats. Bouwgroepen, coöperatieve projecten, community land trust, sociale woningbouw, enzovoort: de grondpositie van de overheid biedt een uitgelezen kans om daar een vernieuwend en sociaal grondbeleid te voeren.

Alle informatie over die investeringen, plannen en afspraken met projectontwikkelaars moeten publiek gemaakt worden. Initiatieven voor duurzame projecten met betrokken burgers verdienen alle kansen.

3. Uitvoering van het Toekomstverbond

3.1 De Werkgemeenschap

In het Toekomstverbond van 15 maart 2017 engageerden de overheid en de burgerbewegingen zich niet alleen om de hele Antwerpse Ring volledig te overkappen, maar ook om het (zwaar) doorgaand en havenverkeer rond de stad te leiden (via de R2/A102), de Oosterweel-light te bouwen voor stadsregionaal verkeer en in de hele Vervoerregio een modal split te realiseren van minstens 50/50.

Het Toekomstverbond moet de komende jaren voort uitgewerkt en uitgevoerd worden. Daartoe moet de Werkgemeenschap dringend worden uitgebouwd en geactiveerd, met een permanente structurele, meesturende en co-creatieve rol voor de betrokken burgerbewegingen.

3.2. Het Haventracé

Het radicaal Haventracé leidt het zwaar doorgaand en havenverkeer rond de stad. Dat houdt de optimalisatie in van

de R2 (o.a. vernieuwing Tijsmanstunnel), de aanleg van de A102 (maximaal ingetunneld + 2de spoorontsluiting haven) en een aanpassing van de aansluitingen op de E34 en A12 op de linker- en de rechteroever (rekening houdend met de leefbaarheidsmaatregelen voor de omgeving). Zonder het Haventracé is er geen oplossing voor de mobiliteitsproblemen in Antwerpen en zou ook de overkapping van de Ring in het gedrang komen. Dat proces moet daarom dringend heropstarten.

De realisatie van het Haventracé moet al in de komende bestuursperiode worden aangevat.

3.3. De Oosterweel-light

De burgerbewegingen werkten een afgeslankte versie van de Oosterweelverbinding uit. Dat voorstel vrijwaart de historische graansilo's en het natuurgebied aan het Noordkasteel en maakt tevens de aansluiting met de Ring eenvoudiger en goedkoper. Een extra studie over luchtzuivering, geluid en energie moet een oplossing uittekenen voor de 'gaten' die vandaag nog in de plannen staan. Die gaten blijven immers de gezondheid en leefbaarheid van vele burgers hypothekeren.

De nieuwe studies rond de Oosterweel-light moeten dringend vervolledigd worden, zodat de volledige overkapping van bij de aanvang geïntegreerd kan worden in de realisatie ervan.

3.4. De knelpunten

Bij de overkapping van de Ring, de realisatie van het Haventracé of van het Routeplan 2030 duiken geregeld nieuwe vragen en knelpunten op. Enkele voorbeelden zijn de wijze van ondertunneling van de A102, het consequent doorvoeren van gescheiden verkeer op de Ring, een eenvoudige aansluiting van de Oosterweel-light op de Ring, het probleem van de gaten, enz. **De Werkgemeenschap dient telkens nieuwe werkbanken op te richten om bestaande of nieuwe knelpunten weg te werken, in co-creatie en op basis van extra studiewerk.**

3.5. De financiering

Om alle plannen uit het Toekomstverbond te financieren zijn extra middelen nodig. Dat vergt een concreet financieel model op Vlaams niveau, niet alleen voor de volledige overkapping van de Ring, maar ook voor andere projecten (A102, investeringen openbaar vervoer, enz.). Dat model vertrekt van het concept rekeningrijden en berekent tevens de terugverdieneffecten via de verbeterde volksgezondheid. Het moet ook in andere vervoerregio's vergelijkbare ambities mogelijk maken.

In 2019 moet de nieuwe Vlaamse regering, mede onder impuls van de stad en met steun van alle partijen, het rekeningrijden opnemen in het regeerakkoord, samen met de financiering van de volledige overkapping van de Antwerpse Ring, volgens een model dat ook in andere vervoerregio's aangewend kan worden.





www.ademloos.be
www.ringland.be
www.stratengeneraal.be