

Het Toekomstverbond, leidraad voor de nieuwe Vlaamse regering

Al enkele jaren ijveren de Antwerpse burgerbewegingen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland, samen met heel veel Antwerpenaren, voor de volledige overkapping van de Antwerpse Ring én voor een grondige reorganisatie van het verkeer in en rond de stad. Vandaag roepen ze de Vlaamse overheid op om in de volgende bestuursperiode 2019-2024 een versnelling hoger te schakelen en samen de doelstellingen uit het Toekomstverbond daadwerkelijk te realiseren.

Die samenwerking ambieert

- de volledige overkapping van de Antwerpse Ring,
- een modal shift naar meer stappers, trappers en openbaar vervoer en minder autoverkeer, niet alleen in de stad, maar in de hele regio,
- de uitbouw van het Haventracé met een grotendeels ondertunnelde A102 voor doorgaand, zwaar en havenverkeer,
- de realisatie van een afgeslankte Oosterweelverbinding voor stadsregionaal vervoer.

Dit hele project biedt dé hefboom voor de uitbouw van 'de stad van de toekomst', een stad waar leefbaarheid en bereikbaarheid elkaar versterken in plaats van belemmeren, en met een 10de district op het dak van de Ring als unieke kans voor de ontwikkeling van een sociale, dynamische, innovatieve en klimaatrobuuste stad.

Het Toekomstverbond gaat ook uit van:

- een stevig uitgebouwd samenwerkingsmodel, geënt op een brede participatie van burgers en burgerbewegingen,
- een structurele upgrade van de bestaande investerings- en financieringsmodellen om alle ambities uit het Toekomstverbond effectief waar te kunnen maken.

Het Toekomstverbond: antwoord op vele uitdagingen

Het 'Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid', op 15 maart 2017 gesloten tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen, de havengemeenschap en de drie Antwerpse burgerbewegingen, betekende niet alleen een definitieve doorbraak in het aanslepende Oosterweeldossier, het is tegelijk ook de toekomstgerichte leidraad voor het **mobiliteitsbeleid** in de hele Antwerpse Vervoerregio. Het koppelt de Oosterweelverbinding immers niet alleen aan de volledige overkapping van de Antwerpse Ring en de uitbouw van een radicaal Haventracé voor doorgaand verkeer, maar ook aan het Routeplan 2030 voor een betere en duurzamere mobiliteit met een ambitieuze modal split 50/50. Behalve op een vlottere mobiliteit legt het Toekomstverbond ook sterk de nadruk op de **leefbaarheid** in en rond Antwerpen.

Zo biedt de volledige overkapping van de Ring niet alleen concrete kansen voor **duurzame stadsontwikkeling**, ze draagt bovendien ook bij tot de verbetering van het **milieu**, de **volksgezondheid** en de realisatie van de **Vlaamse klimaatdoelstellingen**.

De talrijke klimaatacties van de afgelopen maanden tonen duidelijk hoezeer deze thema's leven in onze samenleving. De publieke opinie eist een daadkrachtig beleid met concrete maatregelen. De volledige overkapping van de Antwerpse Ring biedt een bijzonder sterk antwoord op die terechte verzuchtingen. Het verklaart waarom er vandaag een **groot maatschappelijk draagvlak** is om dit uitzonderlijke project ook effectief te realiseren. Het is een cruciale **investering in de toekomst** van Antwerpen en al zijn inwoners en bezoekers.

Naar echte co-creatie in de Werkgemeenschap

De Werkgemeenschap, met daarin een **sterke participatieve rol voor de burgerbewegingen**, moet het samenwerkingsmodel van het Toekomstverbond mee vormgeven. Dit experiment in burgerparticipatie en democratische vernieuwing wordt vaak al als historisch omschreven en heeft inmiddels veel maatschappelijk krediet opgebouwd. In de praktijk blijft de Werkgemeenschap echter nog onvoldoende operationeel.

Sinds de start van het Toekomstverbond is er hard gewerkt en zijn er grote stappen gezet, bijvoorbeeld om het ontwerp van de Oosterweelverbinding verder te verfijnen. Toch blijft er op ontwerpvlak nog veel onduidelijkheid, discussie en tegenspraak. Er is dan ook nood aan meer **ontwerpkwaliteit en echte co-creatie** die zich vanuit een globale geïntegreerde visie richt op de volledige overkapping van de Ring.

Er blijft in de Werkgemeenschap nog veel werk aan de winkel op het vlak van **coördinatie en management**. Zo verloopt de ontwikkeling van de A102 bijvoorbeeld nog erg moeizaam. De complexiteit van het geheel en de globale afstemming van de planning van de verschillende deelprojecten vergt een **breder management en een betere organisatie**.

Modal shift als noodzakelijke voorwaarde

Ten slotte zijn er naast de noodzakelijke investeringen in auto-infrastructuur (Oosterweel, Haventracé en overkapping) ook **extra investeringen nodig** om de modal shift van autoverkeer naar andere vervoermiddelen te stimuleren. Die investeringen dienen in de volgende regeerperiode stevig te worden opgedreven. De modal shift is niet alleen een doelstelling op zich, het is ook een voorwaarde om de volledige overkapping van de Ring binnen een realistische termijn mogelijk te maken.



Zes uitdagingen voor de Vlaamse regering

Het Toekomstverbond van 15 maart 2017 legde de basis voor de ontwikkeling van de hele Antwerpse Vervoerregio op vlak van mobiliteit, leefbaarheid en ruimtelijke planning.

De realisatie van de Oosterweelverbinding is voorzien in de loop van de legislatuur 2019-2024. De modal shift naar duurzaam verkeer moet tegen 2024 al minstens halfweg zijn. Die timing kan enkel gehaald worden als de volgende Vlaamse regering alle engagementen van het Toekomstverbond ten volle overneemt en concreet opvolgt, binnen een vlot werkende Werkgemeenschap waarin sprake is van echte samenwerking en co-creatie. Daarom is het cruciaal dat de nieuwe Vlaamse regering de ambitie om de Ring volledig te overkappen centraal stelt, alle engagementen uit het Toekomstverbond herbevestigt, en de werking van de Werkgemeenschap kwalitatief versterkt en operationeel ondersteunt. Om alle doelstellingen daadwerkelijk te realiseren is het aangewezen dat de regering daarvoor ook de steun van het parlement vraagt.

1 De volledige overkapping van de Ring: dringend ontwerp voor de hele R1 vereist

Samen met de bouw van de Oosterweelverbinding worden in de komende legislatuur niet alleen de eerste leefbaarheidsprojecten gerealiseerd, maar moet meteen ook de hele noordelijke Ring mee overkapt worden (fase 1). Daarnaast moet er snel begonnen worden aan een integraal basisontwerp voor het geheel van de R1, zodat het project van de verdere overkapping van de hele zuidelijke Ring, de E313/E34 tot in Wommelgem en het resterende deel van de noordelijke Ring tot in Ekeren (fase 2), in 2020 aanbestedingsklaar is voor de verdere technische uitwerking ervan, met het oog op de effectieve start van de uitvoering in 2025.

Stand van zaken

De Vlaamse regering (2014-2019) heeft samen met de stad Antwerpen en de haven alvast 1,25 miljard euro toegezegd voor de overkapping van de Antwerpse Ring. Dat budget werd verdeeld over de 18 geselecteerde leefbaarheidsprojecten die het resultaat zijn van 'Over de Ring', het ontwerpproces onder leiding van intendant Alexander D'Hooghe. De realisatie van een deel van die leefbaarheidsprojecten past binnen fase 1 van het totaalproject: de aanleg van de Oosterweelverbinding (start in 2020, afwerking tegen 2025) met de aansluiting van beide Kanaaltunnels op de noordelijke Ring tussen Schijnpoort en de Groenendaallaan.

Uitdagingen

- De volgende Vlaamse regering (2019-2024) maakt voldoende extra middelen vrij om in fase 1 (Oosterweelverbinding met aansluiting op de noordelijke Ring, klaar tegen 2025) niet alleen de geselecteerde leefbaarheidsprojecten mee te realiseren, maar meteen ook de hele noordelijke Ring zo volledig mogelijk te overkappen.
- Bij de uitvoering van de overige geselecteerde leefbaarheidsprojecten op de zuidelijke Ring (zoals de Scheldebrug, de Jan De Voslei en een aantal voorlopige 'bermen en schermen') wordt erop toegezien dat zo weinig mogelijk investeringen verloren gaan. Met andere woorden: ze passen in de definitieve overkappingsvoorstellen voor de hele Ring.

- In 2019 wordt een oplossing uitgewerkt voor het ADR-verkeer die de mogelijke gaten in de overkapping van de Ring maximaal vermijdt. Grote gaten gaan immers ten koste van de leefbaarheid, de volksgezondheid en de stadsontwikkeling.
- In 2019-2020 wordt het globale basisontwerp voor de volledige R1 uitgetekend in functie van
 - de continuïteiten (energie, water, lucht en geluid, openbaar vervoer, enz.),
 - de optimale verkeersstromen (rijstrook-schema's),
 - de fasering van de realisatie.
- Dit ontwerp integreert
 - het ontwerp voor de Spaghettiknoop-Zuid (in voorbereiding),
 - de studie van het gescheiden verkeerssysteem op de zuidelijke Ring,
 - de aansluiting van de zuidelijke Ring op het lopende ontwerp van de noordelijke Ring (met de aansluiting van de Oosterweelverbinding op de R1 tussen Schijnpoort en Groenendaallaan),
 - de aansluiting op het noordelijk deel van de R1 (tot aan de knoop A12/E19/A102),
 - het extra deel van de E34/E313 van aan de knoop in Borgerhout tot en met de aansluiting met de A102 in Wommelgem.
- Tegen eind 2020 wordt de opdracht in de markt gezet om dat globale basisontwerp om te zetten naar een technisch uitgewerkt en aanbestedingsklaar ontwerp voor de volledige overkapping van de hele R1. Het doel is dat
 - die technische studie opgeleverd wordt tegen het einde van de regeerperiode 2019-2024,
 - de uitvoering gepland wordt in de regeerperiode 2025-2030.

2 Het Haventracé en de A102: prioritaire werven

Het Haventracé, met de R2 door de haven en de A102 tussen Ekeren en Wommelgem, zijn prioritair om het doorgaande en het vracht- en havenverkeer rond de stad te leiden en om de hinder tijdens de verdere werken voor de overkapping te beperken. De realisatie van dit Haventracé vraagt een bijzondere prioriteit binnen het regeerakkoord.

Stand van zaken

- In de regeerperiode 2014-2019 zijn de principes voor de bouw van het Haventracé vastgelegd en is ook de betrokken werkbank van start gegaan. Die maakte op basis van een uitgebreide bevraging een overzicht van de onderzoeksvragen die dringend een antwoord vereisen en van de wensen en verzuchtingen van de stakeholders.

Uitdagingen

- De omzetting van de resultaten van die bevraging in concrete projecten verloopt moeizaam. Daarvoor moet de Werkgemeenschap een versnelling hoger schakelen.
- De volgende Vlaamse regering (2019-2025) staat in voor de realisatie van de eerste fase van het Haventracé, met de versterkte Tijsmanstunnel en de bijbehorende aanpassingen op de E34-west en de A12-noord. Daar maken ook flankerende



leefbaarheidsmaatregelen onlosmakelijk deel van uit.

- Het regeerakkoord voorziet in middelen voor bijkomende studies, onder meer om het concept en het ontwerp voor de A102 tussen Ekeren en Wommelgem (grotendeels in tunnel) uit te werken. Die studies worden zo snel mogelijk opgestart, zodat de aanbesteding voor het einde van de legislatuur gegund kan worden.

3 Het Routeplan 2030 en de modal shift: halfweg tegen 2025

De overkapping van de Antwerpse Ring is enkel haalbaar met minder auto- en vrachtverkeer en een modal shift naar duurzamer vervoer. Tegen 2024 is een modal split 60/40 (60 procent auto- en vrachtverkeer, 40 procent te voet, met de fiets of het openbaar vervoer) te realiseren, met het oog op de modal split 50/50 in 2030, zoals afgesproken in het Toekomstverbond. Die omslag kan enkel gemaakt worden met structurele ingrepen in de hele Vervoerregio Antwerpen, geïntegreerd in het mobiliteitsbeleid van alle betrokken steden en gemeenten. Het Routeplan 2030 is daarbij de leidraad.

Stand van zaken

- De visienota van het Routeplan 2030 is in juni 2018 unaniem goedgekeurd door alle betrokken steden en gemeenten. Vandaag wordt verder gewerkt aan de concrete uitwerking van de verschillende netwerken en de onderlinge afstemming ervan. Dat Routeplan 2030 wordt in 2019 afgerond en moet dan omgezet worden in concrete investeringen en beleidsmaatregelen.

Uitdagingen

- De realisatie van een modal shift vergt een permanente en volgehouden inspanning, met volgende acties en maatregelen:
 - De stevige uitbouw op alle niveaus van bijkomende hoogwaardige en aantrekkelijke infrastructuur voor voetgangers, fietsers én openbaar vervoer, met een consequente toepassing van het **STOP-principe** (prioriteit in die volgorde voor stappers, trappers, openbaar vervoer en personenwagens). Het STOP-principe moet niet alleen in het verkeersbeleid richtinggevend zijn, maar ook in de ruimtelijke ordening.
 - De invoering van rekeningrijden om niet alleen het vrachtverkeer maar ook het autoverkeer in heel Vlaanderen drastisch te beperken en tegelijk de verkeersstromen beter te kunnen sturen.
 - De stelselmatige uitbouw van het maatschappelijk draagvlak voor de modal shift. Daartoe wordt er permanent over gecommuniceerd, met veel aandacht voor good practices. Ook de lokale besturen en actieve burgerwetenschappers (cfr. Straatvinken) nemen een actieve rol op.
 - Een 'aanbodgestuurde' capaciteit van elk nieuw ontwerp voor mobiliteitsprojecten, uitgaande van een reeds gerealiseerde modal split 50/50.
 - De aanmoediging van alle systemen van deelmobiliteit: deelfietsen, deelbakfietsen, deelsteps en deelauto's.

De Antwerpse burgerbewegingen onderschrijven het memorandum van de koepel van milieubewegingen.

www.bondbeterleefmilieu.be/memorandum-2019

De publieke ruimte is aantrekkelijk voor voetgangers.

- De kernen van de gemeenten in de Vervoerregio worden allemaal zone 30 en aan de invalswegen komen extra oversteekplaatsen voor voetgangers. Zowel in de kern zelf als in de woonwijken eromheen wordt de publieke ruimte verkeersluw en kwaliteitsvol ingericht, en dat zo veel mogelijk in samenspraak met de betrokken bewoners en gebruikers. Dat is een belangrijke hefboom voor de leefbaarheid en moedigt het langzame verkeer aan.
- Het aantal parkeerplaatsen in het openbaar domein vermindert, zodat er ruimte vrijkomt voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Het fietsnetwerk wordt in de hele Vervoerregio verder uitgebouwd.

- Voortaan is 'Bicycle Oriented Design' de norm bij elke heraanleg van het openbaar domein.
- Er is nood aan een 'Masterplan Fiets', dat onder meer voorziet in meer, bredere (min. 6 meter) en veiligere fietspaden en fietsostrades die ook geschikt zijn voor elektrische fietsen en pedelecs.
- Het schrappen van parkeerstroken maakt ruimte vrij voor bredere fietspaden.

Het openbaar vervoer krijgt steeds voorrang.

- De Vervoerregio Antwerpen werkt samen met De Lijn en de NMBS aan:
 - de realisatie van het Ringspoor (regionale voorstadstreinen van Essen tot Puurs, met hoge frequenties, nachtritten én uitlopers in het havengebied) en de Singeltram, met inbegrip van de ontwikkeling van de stationsomgevingen Luchtbal, Dam, Schijnpoort, Turnhoutsepoort, Berchem en Zuid,
 - een samenhangend netwerk van openbaar vervoer met tramlijnen die worden doorgetrokken tot in de rand (naar P&R's), met verbindende en tangentiële lijnen van en naar de stations en tussen alle kernen, en met een fijnmazig netwerk in dichtbebouwde delen van de stadsregio,
 - de dringende realisatie van een sneltram naar de P&R in Oelegem en over de A12 tot in Boom.
- De treinstations
 - hebben vlot toegankelijke perrons, waarbij het ook mogelijk is om op een vlotte manier fietsen mee te nemen,
 - bieden directe aansluitingen op stadstrams en -bussen,
 - huisvesten ook andere functies zoals fietspunten, winkels of een bankkantoor,
 - beschikken over veilige fietsenstallingen.
- Met één ticket kunnen trein, tram, bus en (deel)fiets gecombineerd worden.
 - De stiptheid van trein, tram en bus verbetert, onder andere dankzij meer vrije busbanen en verkeerslichten die het openbaar vervoer automatisch groen licht geven.
 - De besparingen bij de De Lijn worden teruggeschroefd, het exploitatiebudget stijgt elk jaar. Er wordt tevens prioritair werk gemaakt van de vergroening van de vloot bussen. In de centrumsteden rijden ze tegen 2025 volledig elektrisch.

Het autoverkeer vermindert.

- Het auto- en vrachtverkeer wordt in heel Vlaanderen effectief gestuurd via rekeningrijden.



- Lokale besturen worden gestimuleerd om lagere parkeernormen en wijkcirculatieplannen in te voeren.
- Er komt een rem op de bouw van bijkomende ondergrondse publieke parkings. De bestaande centraal gelegen publieke parkings worden maximaal ingericht voor bewoners en als multimodale hubs (met fietsenstallingen, deelwagens enz.). Bezoekers en pendelaars parkeren zo veel mogelijk in randparkings.
- Met het oog op de volksgezondheid wordt het wagenpark ontdieseld. Uiterlijk in 2022 wordt de verkoop van nieuwe personenauto's op diesel stopgezet. In het kader van het klimaatakkoord van Parijs komt in 2028 ook een einde aan de verkoop van auto's op basis van fossiele brandstoffen.

4 Ruimtelijke ordening en stadsontwikkeling: toekomstgericht

De overkapping van de Ring herstructureert de ruimtelijke ordening van de stad. 80 procent van deze nieuwe ruimte moet gereserveerd blijven voor groen en natuur. De ontwikkeling van de bebouwbare oppervlakte is gesitueerd rond de stations en is voortaan gericht op de verbetering van de aanpalende leefruimte, het terugdringen van de stadsvlucht en het bieden van woonruimte voor de toenemende bevolking. Deze investeringen moeten co-creatief tot stand komen. Er worden nieuwe beheersmodellen ontwikkeld om de Antwerpenaar mede-eigenaar en mede-beheerder te maken van deze ruimte en van de ontwikkelingen die er plaatsvinden.

Stand van zaken

- De ontwerpplannen voor Linkeroever zijn in 2018-2019 al deels bijgesteld, met het oog op de integratie van de geselecteerde leefbaarheidsprojecten in het lopende infrastructuurproject. Ook de 'reserveprojecten' zijn hier meteen mee te realiseren, samen met de aansluiting van de parallelweg naar de Oosterweelverbinding.

Uitdagingen

- Tijdens de legislatuur 2019-2024 wordt zo snel mogelijk een model opgezet om de maatschappelijke kosten en baten van de nieuwe ontwikkelingen op en rond de overkapte Ring af te wegen. Dat kan via een extra werkbank binnen de Werkgemeenschap. De winsten en de terugverdieneffecten van de volledige overkapping komen ten goede aan de verbetering van de leefkwaliteit en het milieu, het groen en de open ruimte.
- Door de aangroei van de bevolking dreigt in Antwerpen een groot woningtekort. De krapte op de woningmarkt doet de woningprijzen in de stad stijgen en doet mensen verhuizen naar de rand. Sociale verdringing en een hogere concentratie van armoede in de stad komen de leefbaarheid niet ten goede. Antwerpen heeft een tekort van 40.000 sociale woningen. Het grondbeleid van het 10de district zal daarom prioriteit geven aan sociale woningbouw en openbare functies.
- De projectontwikkelaars krijgen strenge voorwaarden opgelegd en er wordt gezocht naar terugverdieneffecten bij grote ontwikkelingen. Nieuwe projecten moeten de leefbaarheid ten goede komen, aandacht hebben voor sociale functies, menselijke interactie, een veilige leefomgeving, kwaliteitsvolle open ruimte, ontharding, het terugdringen van de parkeeroverlast, enz.

5 De Werkgemeenschap: echt werkzaam en co-creatief

In het Toekomstverbond engageerden de verschillende partners zich tot co-creatie, waarbij het de bedoeling is dat ze via samenwerking knelpunten oplossen en een zo goed mogelijk resultaat neerzetten. Het proces van co-creatie dient de volgende regeerperiode een upgrade te krijgen, met meer aandacht voor de ontwerpcapaciteit en -kwaliteit, ook bij de burgerbewegingen. Om dit grootse project te doen slagen vereist de Werkgemeenschap meer efficiëntie, zowel in coördinatie, planning, agendering, verslaggeving als besluitvorming. Daartoe zijn ook meer middelen nodig.

Stand van zaken

- De Werkgemeenschap is opgestart vanuit de verschillende werkbanken: Over de Ring, Oosterweel, Routeplan 2030 en Haventracé. De onderlinge afstemming van die werkbanken staat nog niet ver genoeg.
- De afgelopen twee jaar werd ruim geëxperimenteerd met diverse werkvormen (hogedrukketel, second opinion, integraliteits- en scrumsessies), allemaal met als doel te komen tot echte co-creatie. Die experimenten moeten geëvalueerd worden en nadien ook geoptimaliseerd, om echt te komen tot het beste project.
- De eerste selectie van leefbaarheidsprojecten wordt verder uitgewerkt, met het oog op de realisatie ervan. Parallel daaraan wijzigt ook het basisproject nog ten gronde. Afstemming is daarom meer dan ooit noodzakelijk.
- De Vervoerregio is opgestart, maar de wisselwerking tussen de Vervoerregioraad en de werkbank Routeplan 2030 is nog niet omgezet in de praktijk. Ook daar is nog werk aan de winkel.

Uitdagingen

- Het proces van co-creatie dient een upgrade te krijgen, met meer aandacht voor de ontwerpcapaciteit en -kwaliteit. De partners van het Toekomstverbond werkten tot nu toe te veel naast elkaar, waarbij pas op het einde het resultaat van hun studiewerk werd samengelegd. Dat is nog lang geen co-creatie of gezamenlijk ontwerpend onderzoek, nochtans een van de afspraken in het Toekomstverbond. Er is een nieuwe dynamiek nodig, vanuit de basishouding: 'Hoe kunnen we samen knelpunten oplossen en tot een zo goed mogelijk resultaat komen?'
- De Werkgemeenschap vereist een meer efficiënte en daadkrachtige aanpak dan in de eerste twee jaar sinds het afsluiten van het Toekomstverbond, zowel inzake coördinatie, planning, agendering, verslaggeving als besluitvorming. Een project van een dergelijke omvang kan enkel gerealiseerd worden mits een professionele werkingsstructuur en coördinatie van het hele planproces.
 - Het bureau Möbius maakte i.s.m. de UA Antwerpen een evaluatie op van de eerste jaren van de Werkgemeenschap. Die evaluatie moet resulteren in een betere werking.
 - In de meerjarenbegroting van het Vlaams Gewest worden de nodige financiële middelen gereserveerd voor de werking van de Werkgemeenschap.
 - Er wordt ingezet op een betere coördinatie tussen alle onderdelen (werkbanken) van het Toekomstverbond: Over de Ring, R1, Oosterweel, Haventracé en Routeplan 2030. De werkbank 'Over de Ring', die zich momenteel toespit op



de 18 leefbaarheidsprojecten, moet geïntegreerd worden in de werkbank voor de hele R1, die zich onder meer ook buigt over de ondergrond en andere specifieke facetten, zoals water en energie.

- Er wordt ingezet op een betere samenwerking tussen alle betrokken beleidsniveaus (gewest, stad en gemeenten), alle stakeholders (zoals MOW, AWV, NMBS, De Lijn, BAM/Lantis) én de burgerbewegingen.
- Echte co-creatie
 - vergt een ontwerpproces waarbij de diverse partners van meet af aan samenzitten, met een duidelijk mandaat voor een klein planningsteam, met afgevaardigden van de belangrijkste stakeholders, aangevuld met externe ontwerpers en experts, onder leiding van een team met de intendant, de stad, wegbeheerder AWV en een afgevaardigde van de burgerbewegingen.
 - behelst meer dan alleen het ontwerpproces. Het samenwerkingsmodel vertrekt van duidelijke uitgangspunten die eerst conceptueel en dan meer concreet worden uitgewerkt. Daarbij worden de diverse bekommernissen en verwachtingen van alle stakeholders in kaart gebracht. In plaats van een sectorale aanpak wordt gestreefd naar een geïntegreerde benadering.
 - vergt voldoende middelen voor de burgerbewegingen om hun expertise te kunnen onderbouwen, om experts en consultants te honoreren, om derden te kunnen inschakelen en om reflectiekamers op te zetten.

6 Financiering: de gebruiker betaalt

Voor de uitvoering van het hele Toekomstverbond zijn extra middelen nodig. Op Vlaams niveau is er nood aan een concreet en duidelijk model met innovatieve financieringssystemen om de volledige overkapping van de Ring te realiseren, evenals alle andere projecten, zoals de optimalisering van het Haventracé, de aanleg van de A102 en de noodzakelijke investeringen in openbaar vervoer in de hele Vervoerregio. Rekeningrijden op basis van het principe 'de gebruiker betaalt' is aangewezen voor de terugbetaling van de investeringen. Een beheersmaatschappij, waarin naast de betrokken overheden ook burgerinitiatieven een plaats krijgen, beheert de gronden van het nieuwe 10de district. Ook in andere (vervoer)regio's moeten vergelijkbare transities mogelijk zijn.

Stand van zaken

- De overheid werkte al een financieringsmodel uit voor de Oosterweelverbinding en voor de leefbaarheidsprojecten in de stad.
- Op het colloquium 'Innovatieve financiering van publieke infrastructuur' (op 3 april 2019 georganiseerd door de Ringland Academie i.s.m. de UAntwerpen en diverse partners) zijn interessante denksporen ontwikkeld met het oog op de volledige financiering van de noodzakelijke transitie, zowel qua auto-infrastructuur en leefbaarheid (de overkapping), als voor openbaar vervoer en stadsontwikkeling.

Uitdagingen

- Mede onder impuls van de stad en met de steun van alle fracties in het parlement, neemt de nieuwe Vlaamse regering de financiering van alle engagementen uit het Toekomstverbond op in haar regeerakkoord 2019-2024.
- De twee centrale vragen zijn: hoe gebeurt de financiering van de werken en hoe zijn de uitgaven terug te verdienen?
 - Alle werken betalen uit algemene begrotingsmiddelen en alle extra kosten afwentelen op de belastingbetaler, zal maatschappelijk en politiek niet vanzelfsprekend zijn. Toch vergt dit plan op korte termijn de nodige middelen voor de realisatie. Dat vergt innovatieve financieringssystemen, naast volksleningen of Europese fondsen bijvoorbeeld.
 - De voorziene tolheffing in de drie Scheldetunnels zal niet volstaan voor de financiering van de volledige overkapping en van de noodzakelijke infrastructuur zoals bepaald in het Toekomstverbond. De uitrol van het rekeningrijden in heel Vlaanderen (of België) is de uitgelezen kans om deze investeringen te financieren op basis van het principe 'de gebruiker betaalt'. Er wordt een concreet verdienmodel uitgewerkt waarbij de inkomsten van het rekeningrijden op de Antwerpse infrastructuur rechtstreeks gebruikt worden om deze infrastructuur af te betalen.
 - Via 'value capturing' zal de meerwaarde op vastgoed langsheen de overkapping mee dienen als inkomstenbron. Dit is een van de meer onrechtstreekse financieringsmethoden die worden uitgewerkt.
 - In samenwerking met de UAntwerpen en andere kennisinstellingen dient onderzocht te worden wat de voordeligste manier is om deze projecten te financieren: in eigen beheer, via publiek-private samenwerking, public bonds, enz.
 - Er wordt een beheersmaatschappij opgericht voor het beheer van de gronden van het nieuwe 10de district, waarin naast de betrokken overheden ook burgerinitiatieven een plaats krijgen.
- Het Toekomstverbond biedt de ruimte om innovatieve financiële instrumenten te ontwikkelen, die ook in andere vervoerregio's vergelijkbare ambities mogelijk maken. Eenzelfde transitie op vlak van mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheid is immers aan de orde in alle Vlaamse vervoerregio's. Die innovatieve ruimte moet dan ook volop benut worden, om het maatschappelijk draagvlak te vergroten en om van daaruit cruciale leefbaarheidsprojecten mogelijk te maken in heel Vlaanderen.

