

Vragen & antwoorden van Groen

Na een doorlichting van de programma's voor de verkiezingen van 9 juni 2024 legde Ringland de partijen enkele specifieke vragen voor. Dit zijn de vragen voor en antwoorden van Groen.

1. Overkapping

Met het Toekomstverbond is beslist dat de Antwerpse Ring volledig overkapt wordt. Als uw partij mee in de Vlaamse regering stapt, neemt u in het regeerakkoord dan op dat tijdens de komende regeerperiode begonnen wordt met de overkapping van de zuidelijke Ring (tussen Borgerhout en de Kennedytunnel), naadloos aansluitend op de Oosterweel-werf?

De overkapping van de Antwerpse Ring is voor Groen een evidentie. Antwerpen zit nog minstens tien jaar met de 'werf van de eeuw', een project met impact op de welvaart van heel Vlaanderen en de leefbaarheid van de grootste stad van Vlaanderen.

Hoewel het verkiezingsprogramma geen melding maakt van het Toekomstverbond, kan Groen bevestigen dat het de leidraad blijft en uitgevoerd moet worden binnen de vooropgestelde timing?

Natuurlijk, het Toekomstverbond blijft ook voor ons het referentiepunt. Zeker de ambitieuze modal shift en de volledige overkapping van de Ring zijn leidende principes voor Groen komende jaren.

Het verkiezingsprogramma van Groen heeft het expliciet over meer groen in de stad. Wat betekent dat specifiek voor de Antwerpse stadsbewoner?

Groen wil dat elke bewoner drie bomen kan zien vanuit hun raam, dat 30 procent van de oppervlakte bedekt is met bladerdek, en dat elke bewoner een parkje heeft op 300 meter afstand. In de Ringzone investeren we extra in 'groene nerven', zodat het groen van de Ringparken voelbaar wordt in omliggende wijken. In het stadscentrum maken we van het Harmoniepark, de tuin van het Provinciehuis en het Albertpark één groot park. We leggen 'tiny forests' aan in wijken met weinig groen en willen zowel in het noorden als zuiden een stadsrandbos. Grote lanen zoals de Turnhoutsebaan, Herentalsebaan, Noorderlaan en Bisschoppenhoflaan worden beplant met bomen, en kleinere assen worden ook groene verbindingen. Het tragewegenplan vormt de basis voor groene slingers door de stad. We vergroenen het openbaar domein met tuinstraten, tuinpleinen, toekomstbomen, bomenbunkers, grasstroken voor trams en geveltuinjes. Stad Antwerpen heeft een goed groenplan, maar budgetten ontbreken. Als Groen mee bestuurt, zorgen we voor voldoende budgetten om dit plan uit te voeren.

Klopt het dat Groen zich tegen de aanleg van de A102 verzet? Ringland beschouwt die als een essentieel onderdeel van het Toekomstverbond om de verkeersafwikkeling voor stad en haven te optimaliseren. Zonder de A102 wordt de overkapping ook moeilijker. Waarom is een volledig ondergrondse realisatie van de A102 geen optie?

Wat de A102 betreft, zijn er steeds meer aanwijzingen dat die te weinig verkeer van de Ring zal halen en toch een zware impact zal hebben op de groene gordel rond Antwerpen. Bij aansluitingscomplexen en op- en afritten zal er waardevolle natuur worden aangetast. Bovendien zou de aanleg van de A102 enorm veel geld kosten (minstens 3 miljard euro, waarschijnlijk veel meer). En dat geld hebben we nodig voor meer openbaar vervoer in de regio (1,5 miljard euro) en infrastructuurverbeteringen zoals bermen, schermen en overkappingen (1,5 miljard euro).

De aanleg van de Oosterweelverbinding en de overkapping van de noordelijke Ring werden al eerder concreet vastgelegd en de werken zijn begonnen. Gaat Groen ermee akkoord dat de volgende Vlaamse regering alle nodige beslissingen moet treffen voor de overkapping van de zuidelijke Ring (tussen Borgerhout en de Kennedytunnel), zodat daarmee al tijdens de volgende regeerperiode begonnen kan worden, aansluitend op de Oosterweel-werf?

Groen is vanaf dag 1 pleitbezorger geweest van een volledige overkapping van de Antwerpse Ring. Voor Groen moet dus ook de overkapping van de zuidelijke Ring én de E313 in het regeerakkoord. De droom van een volledige overkapping geven wij niet op. We bekijken ook waar we extra overkappingen, overkragingen, bermen, schermen en Ringparken in Merksem-Luchtbal, Deurne, Antwerpen- Noord en Borgerhout in deze eerste fase kunnen realiseren. Voor de 'groene nerven' maken we meteen geld vrij, zodat de wijken rondom de vergroende Ring meteen ook kunnen genieten van extra groen en de overkapping.

2. Modal Shift

Onderschrijft Groen het STOP-principe: prioriteit voor stappers, daarna fietsers, vervolgens openbaar vervoer en ten slotte de auto?

Natuurlijk. Onze stad moet plezant en veilig zijn om te verblijven, te wandelen en te fietsen. En er moet veel meer geïnvesteerd worden in het openbaar vervoer. Daarom hanteren we consequent het STOP-principe bij de aanleg van het publiek domein. De voetgangers komen op de eerste plaats in onze stad. Groen wil investeren in leefwijken waar het goed is om te verblijven, te spelen, elkaar te ontmoeten, te werken en van Antwerpen een echte voetgangersstad maken, door de voetganger veel meer ruimte te geven en een 15-minutenstad waar alle basisvoorzieningen op een kwartier tijd te voet of met de fiets bereikbaar zijn. Het Pleinenplan van de burgerbewegingen nemen we graag als inspiratiebron. Groen wil wijken en straten teruggeven aan de mensen. De fiets wordt het vervoermiddel voor de iets verdere afstand. Antwerpen is een fietsstad bij uitstek. Nooit

lang onderweg, heerlijk vlak. We geven fietsers de ruimte en veiligheid die ze verdienen. In heel de stad investeren we in veilige fietsinfrastructuur. Soms afgescheiden fietspaden, soms fietsstraten of fietszones. Een vlot en comfortabel openbaar vervoer zorgt voor zorgeloze en vlotte mobiliteit doorheen Antwerpen voor iedereen. De eigen wagen is de optie voor wie en wanneer deze noodzakelijk is.

De modal shift 50/50 was al een doelstelling van de huidige regering. Groen wil verdergaan met een rist maatregelen, waaronder een trendbreuk voor het openbaar vervoer. Wat zijn de belangrijkste concrete maatregelen die moeten worden opgenomen in een regeerakkoord?

Groen wil vlot en comfortabel openbaar vervoer in onze stad realiseren, met forse investeringen in De Lijn. Meer geld voor De Lijn is voor ons zelfs een breekpunt bij Vlaamse onderhandelingen. Voor Antwerpen betekent dit meer geld voor een Plan Basisbetrouwbaarheid en een Plan Basisbereikbaarheid, zoals voorgesteld door de burgerbewegingen. En natuurlijk ook het Routeplan 2030 waar we ook de ambitie steunen van de Modal Shift Coalitie voor de Vervoerregio Antwerpen. We verhogen de gemiddelde snelheid van trams en bussen door vrije busbanen en trambeddingen, beter afgestelde verkeerslichten en minder autodruk. Bussen en trams moeten stipt, betrouwbaar en frequent rijden tijdens spits- én daluren. We willen het openbaar vervoer uitbreiden door ongebruikte metrokokers te openen, nieuwe tramlijnen aan te leggen, en ringen van openbaar vervoer rond de stad aan te leggen, zoals een Singeltram of lightrail op de kleine Ring, en een grotere ring van openbaar vervoer tussen de districten en de randgemeenten. Als voorlopige maatregel tijdens de Oosterweelwerken, willen we er een Singelbus met zo veel mogelijk vrije baan. We starten het onderzoek voor het (her)openen van de treinstations Antwerpen-Linkeroever, Schijnpoort en Antwerpen-Oost.

De fietsbrug over de Schelde is volgens Groen slecht besteed geld. Er is nochtans grote nood aan meer fietscapaciteit over de Schelde. Welk alternatief schuift Groen dan naar voren?

Groen heeft hierover nog geen definitief standpunt bepaald. Net als de Fietsersbond en vele fietsende Antwerpenaren willen we een betrouwbare verbinding tussen linker- en rechteroever voor alle soorten fietsers. Dat kan een brug of een tunnel zijn. De betrouwbaarheid van de fietsbrug zoals ze nu ontworpen is, is niet aangetoond. Het heeft geen zin om een fietsbrug te bouwen die op regelmatige basis een half uur gesloten zal worden. Een brug die niet de noodzakelijke betrouwbaarheid geeft, is niet de juiste keuze. Dus we moeten terug naar de tekentafel tot er een goede oplossing is, die wél die betrouwbaarheid geeft. Groen stelt voor om te onderzoeken of een fietstunnel een goed alternatief is. In tussentijd moeten we investeren in robuuste alternatieven: upgrade Kennedy-fietstunnel, veerboten uitbreiden, betrouwbaarheid liften en roltrappen voetgangerstunnel.

Het programma van Groen wil goedkoop openbaar vervoer voor ouderen en jongeren. Dat zal de doorsnee burger nog niet aanmoedigen om de auto te laten staan. Welke actieve ingrepen ziet Groen m.b.t. tot het autogebruik in en naar de stad met het oog op de volksgezondheid, de leefbaarheid, het klimaat en de verkeersveiligheid enerzijds en de vlotte doorstroming anderzijds voor wie écht de auto nodig heeft?

Groen zet Antwerpen op de kaart als wandel- én fietsstad. Kwaliteitsvol, betrouwbaar en snel openbaar vervoer zijn topprioriteit. Maar ook verkeersveiligheid is een topprioriteit. We streven naar volledig conflictvrije kruispunten en willen tijdens spitsuren vrachtwagens weren uit woonbuurten. Daarnaast pleiten we voor een herwaardering van de verkeerspolitie, met een grotere en actievere rol in handhaving van verkeersregels om de veiligheid te waarborgen en overtreders aan te pakken.

Door onze stad aangenamer te maken voor voetgangers en fietsers, en door openbaar vervoer van topkwaliteit aan te bieden, worden de straten veel rustiger. Zo maken we de stad bereikbaar voor mensen die de auto écht nodig hebben, zoals mensen met een beperking, leveranciers, zorgverstrekkers, aannemers en andere specifieke beroepen meer plaats krijgen.

Zoals gezegd nemen we het Pleinenplan van de burgerbewegingen als inspiratiebron. Dat betekent dat we ook kiezen voor circulatieplannen op wijkniveau en voor heel de stad.

3. Burgerparticipatie en cocreatie

Het Toekomstverbond toonde al aan dat cocreatie een grote meerwaarde betekent voor de kwaliteit van de ontwerpen. Het is bovendien vaak kostenbesparend. Het verkiezingsprogramma van Groen heeft, anders dan bijvoorbeeld het programma van cd&v, nergens aandacht voor burgerparticipatie bij beleidskeuzes. Hoe ziet Groen de rol en de financiering van burgerbewegingen zoals Ringland?

Burgerparticipatie en cocreatie zitten in het DNA van Groen. We krijgen betere plannen als we samen met burgers, middenveld, experts en bedrijven het beleid vorm geven. We gaan dus *vollenbak* voor cocreatie met werkbanken, adviesraden, burgerpanels, burgerbegroting, wijkcontracten... De inzet van de burgerbewegingen binnen het Toekomstverbond willen we extra ondersteunen. Daarnaast willen we dat ook verkozen raadsleden (op stads- en districtsniveau) evenwaardig betrokken worden. En uiteraard ook de burgers zelf. De burgerbewegingen doen daarrond gewaardeerde inspanningen. Maar ook de stad, districten, Lantis en de OV-maatschappijen kunnen hier meer aan bijdragen.