

# Vragen & antwoorden van de N-VA

*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 de N-VA.*

## **1. Overkapping**

**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 de N-VA bevestigen dat het de leidraad blijft en uitgevoerd moet worden binnen de vooropgestelde timing?**

Uiteraard. N-VA is de voortrekker van het enorme mobiliteits- en leefbaarheidsproject dat is uitgegroeid in De Grote Verbinding. In Antwerpen maar vooral ook binnen de Vlaamse regering. Dat project is van vitaal belang voor de Vlaamse economie, voor onze rol als logistiek knooppunt van Noordwest-Europa, en in het bijzonder voor de duurzame ontwikkeling van de Antwerpse regio, met een nieuw stadsdeel, gigantische mogelijkheden op vlak van open en groene ruimte, en het aanleggen van veilige en vlotte verbindingssassen voor voetgangers en fietsers.

N-VA heeft er alles aan gedaan om, in goede samenwerking met de burgerbewegingen, de spade in de grond te krijgen. Dat is ons ook gelukt, ondanks alle tegenwerking. Naast de Oosterweelverbinding zelf krijgen ondertussen ook de eerste overkappingsdelen vorm. Jammer genoeg hebben de werken al veel te vaak stilgelegen. Het is ironisch dat partijen waarvoor de plannen niet snel of niet ver genoeg gingen, het project nodeloos vertraagden en de meeste procedures hebben gevoerd om het project te torpederen.

N-VA zal alle engagementen voor het Toekomstverbond binnen De Grote Verbinding honoreren.

**De aanleg van de Oosterweelverbinding en de overkapping van de noordelijke Ring werden al eerder concreet vastgelegd en de werken zijn begonnen. Gaat de N-VA ermee akkoord dat de volgende Vlaamse regering alle overige deelprojecten van het Toekomstverbond op de rails moet krijgen, zodat aansluitend op de Oosterweel-werf meteen begonnen kan worden met de overkapping van de zuidelijke Ring (tussen Borgerhout en de Kennedytunnel)?**

Een maximale overkapping is altijd de ambitie geweest. Dat zal ook zo blijven, zeker nu andere partijen al te makkelijk roepen dat er te veel geld naar de grootstedelijke regio's gaat. Naast de reeds besliste overkappingen houden we daar nu in de verschillende ontwerpfases van de leefbaarheidsprojecten zo veel mogelijk rekening mee. Het werk is nog niet af, dat is

duidelijk. Ook de volgende Vlaamse regering moet zich daarvan bewust zijn. N-VA is daar de beste garantie voor.

Het toekomstbeeld voor de zuidelijke Ring is een zo volledig mogelijke overkapping met daaronder een gescheiden verkeerssysteem van de E19 tot de E313. Het leefbaarheidsproject 'Ringpark Groene Vesten' heeft de bedoeling om in afwachting daarvan al belangrijke positieve leefbaarheidseffecten te genereren voor de naburige wijken door op de leefbaarheidsmaatregelen voor lucht en geluid en door op de modal shift met het vernieuwde ringfietspad in te zetten. Te snel gaan heeft het risico dat het werk niet naar behoren gebeurt. We engageren ons om zo snel mogelijk alle deelprojecten ook op de rails te krijgen.

**Het verkiezingsprogramma van de N-VA bepaalt dat bij het ontwerp van onze stedelijke omgeving ruimte moet worden geschapen voor natuur, groen-blauwe dooradering en kwaliteitsvolle, toegankelijke open ruimte. Wat betekent dat voor de stadsbewoner in Antwerpen? En betekent dat ook een onvoorwaardelijke steun voor de volledige overkapping?**

In Antwerpen heeft N-VA de voorbije 12 jaar sterk ingezet op nieuwe open ruimte. De parking van de Gedempte Zuiderdokken en het bliken tapijt van auto's op de kaaien maakten plaats voor het Zuidpark en de heraangelegde Scheldekaaien. De band tussen de Antwerpenaar en onze stroom, de levensader van onze stad, wordt hersteld. Antwerpenaren die generaties lang met hun rug naar de Schelde leefden, keren nu hun gezicht naar de stroom. Dat is een ongelooflijke omwenteling voor de leefbaarheid van onze metropool. Steden zijn de toekomst, en in de komende jaren verwachten we een stevige bevolkingsgroei. Als we de verwachtingen rond woonkwaliteit, betaalbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid met elkaar willen verzoenen, betekent dit dat er slim moet worden omgegaan met onze ruimte. Verhogen en verdichten zijn sleutelwoorden voor de bouw van nieuwe woningen. Daardoor kunnen we op het maaiveld meer inzetten op groen, open ruimte, speelgelegenheden of ontmoetingsplekken. Ontharden, ontpitten, vergroenen en het klimaatrobuust maken van percelen zijn ingebouwd in de nieuwe Antwerpse bouwcode.

Uiteraard schakelt ook de De Grote Verbinding zich helemaal in dat verhaal in. We zijn sterke voorstander van een maximale overkapping, en we werken ook hard om die te realiseren.

## **2. Modal Shift**

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

N-VA is voorstander van combi-mobiliteit. Dat betekent dat we het geschikte vervoermiddel op de geschikte plaats ondersteunen. Op sommige plaatsen betekent dat meer ruimte voor fietsers maken, op andere voor het openbaar vervoer, en nog op andere betekent dat ook

dat de auto de ruimte moet krijgen. In de steden betekent dit uiteraard voornamelijk inzetten op alternatieven voor de wagen, en fietsers en wandelaars meer ruimte geven.

**De modal shift 50/50 was al een doelstelling van de huidige regering. Het verkiezingsprogramma van de N-VA verwijst enkel naar de modal shift voor de binnenvaart. Zal de N-VA bij regeringsdeelname ervoor zorgen dat de effectieve realisatie daarvan wordt opgenomen in het regeerakkoord?**

Binnen het Toekomstverbond ligt de doelstelling voorop om tegen 2030 50 procent duurzame verplaatsingen te hebben. Voor de Antwerpenaren zelf is die doelstelling al bereikt, en onder de niet-Antwerpenaren die naar onze stad komen om te werken was het autogebruik in 2022 gedaald tot 53,4 procent. We zitten er dus niet zo veraf. Dus nee, de modal shift gaat voor ons uiteraard niet alleen over de binnenvaart.

We moeten zorgen dat er tijdens de spitsuren meer aanbod is van vraaggestuurd openbaar vervoer, en voldoende incentives zoals park & rides om niet de hele weg met de auto af te leggen.

Met de Oosterweelwerken hebben we een gigantische opportuniteit om de mobiliteit in onze stad vlot te trekken. Het wordt soms uit het oog verloren: Oosterweel is niet alleen een investering in het rond maken van onze Ring, maar ook een enorme investering in fietsinfrastructuur en onze modal shift. In dat verhaal van de modal shift zitten sterke elementen zoals de fiets, de park & rides, het uitgebreide voorstadsnetwerk van de NMBS richting Puurs, en de sterke opkomst van deelsystemen. Ook vervoer over water is sterk gestegen. We vergeten het misschien wel eens, maar de Waterbus en het veer zijn er pas in 2017 gekomen, na bijna 60 jaar zonder watervoer.

In het Routeplan 2030 staan plannen en investeringen voor de fiets, de deelmobiliteit en het openbaar vervoer. Er is ook een luik naar sensibilisering om de bewoners uit de regio te overtuigen de wagen thuis te laten.

**We weten dat meer autowegen meer auto's aantrekken. Net zo trekken meer fietswegen meer fietsers aan en meer voetgangerzones meer voetgangers. Ook meer openbaar vervoer doet mensen minder de auto gebruiken. In het programma van de N-VA is duidelijke steun terug te vinden voor verdere investeringen in fietsinfrastructuur. Waarom vinden we datzelfde engagement niet terug voor het openbaar vervoer?**

Die engagementen zijn er wel degelijk, we hebben een heel onderdeel aan 'Het openbaar vervoer als stipt, betrouwbaar en performant vervoer' gewijd. Wij zien echter dat overall steeds meer geld tegenaan gooien zeker niet de beste oplossing is voor het openbaar vervoer. Tijdens deze legislatuur zijn de budgetten voor De Lijn sterk gestegen, maar dat voelt de reiziger niet. Ook de NMBS krijgt enorm veel middelen, maar de prestaties zijn dramatisch. De middelen moeten gewoonweg slimmer worden uitgegeven. We moeten het openbaar vervoer inzetten waar mensen het vragen. Elk uur een trein in een station laten komen in een verlaten dorp, waar een paar mensen per dag opstappen, dat is een enorme

geldverspilling. Het beleid van beide voorgedijministers was de afgelopen legislatuur ook jammer genoeg niet echt afgestemd op de noden van een grootstad als de onze.

N-VA zet in de Antwerpse regio in op het opwaarderen van treinstation Luchtbal (een station met veel potentieel voor de noordrand) en het heropenen van de stations Linkeroever en Schijnpoort. Spoorinfrastructuur in de Antwerpse regio moet meer gebruikt worden voor regionaal personenverkeer. Verder moet een sneltramnet uitgebouwd worden richting Edegem (UZA), Deurne en Wijnegem (Bisschoppenhoflaan). Een districtentram moet voor ringverkeer zorgen in aanvulling op personenverkeer over het spoor. De opening van ongebruikte premetro-verbindingen is samen met de stations Drink, Morkhoven, Stuivenberg en Willibrordus gepland tegen 2028.

**Anderzijds moet de auto volgens de N-VA alle vrijheid blijven krijgen. Hoe valt dat standpunt te rijmen met de vele files die ook niemand wil en met het streven in het programma naar een vermindering van het aantal gereden kilometers? Denkt de N-VA aan actieve ingrepen m.b.t. 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?**

N-VA vindt helemaal niet dat de auto 'alle vrijheid moet krijgen'. De auto is in Antwerpen al lang geen koning meer, maar hij blijft voor vele mensen wel noodzakelijk. Voor N-VA is de combi-mobiliteit het uitgangspunt. We kunnen buiten de steden bijvoorbeeld niet overal openbaar vervoer op elk moment van de dag voorzien. De Grote Verbinding biedt de kans om ons uit de files te halen én ons toe te leiden naar meer duurzame vervoersmiddelen. We gaan inzetten op die combi-mobiliteit, op versterking van het openbaar vervoer waar er vraag is (dus zeker op drukke punten tijdens de spits), we zetten in op deelsystemen, willen het mobiliteitsbudget nog uitbreiden, en spenderen recordbedragen aan fietsinfrastructuur. Rond Antwerpen werd er enorm geïnvesteerd in de park & rides, én werd het parkeren in de straten van de binnenstad voor niet-inwoners onmogelijk gemaakt. Dat zijn enorme incentives om op een meer duurzame wijze naar de stad te komen.

We zien trouwens het voertuigenpark in sneltempo vergroenen, we zijn daar bij de koplopers in de EU. De luchtkwaliteit gaat er zo onmiskenbaar op vooruit.

We mogen trouwens niet vergeten dat Oosterweel op zich al een leefbaarheidsproject is. Dankzij deze extra Scheldekruising hebben we een robuust netwerk waardoor doorgaand verkeer op het hoofdwegennet rondom de stad blijft. Ook bij incidenten en files betekent dit minder sluipverkeer door onze woonkernen. Het doorgaand verkeer én het havenverkeer worden langs het Haventracé gestuurd dat als een volwaardige ring rond de stad wordt gerealiseerd.

### **3. Burgerparticipatie en cocreatie**

**Het Toekomstverbond toonde al aan dat co-creatie een grote meerwaarde betekent voor de kwaliteit van de ontwerpen. Het is bovendien vaak kostenbesparend. Het verkiezingsprogramma van de N-VA heeft, anders dan bv. het programma van CD&V, nergens aandacht voor burgerparticipatie bij beleidskeuzes. Hoe ziet de N-VA de rol en de financiering van burgerbewegingen zoals Ringland?**

In het Toekomstverbond was en is de inbreng van de burgerbewegingen essentieel. De overheid moet de burgerbewegingen in het verwezenlijken van De Grote Verbinding dan ook beschouwen als een volwaardige uitvoerende partner. N-VA is dus voorstander van burgerparticipatie, en dat blijkt ook uit het Vlaamse beleid. Zo is het decreet complexe projecten destijds, dat met N-VA in de Vlaamse regering tot stand is gekomen, een mijlpaal geworden in de verankering van burgerparticipatie.

Wel vinden we dat burgers en belangengroepen in het algemeen zich verantwoordelijker moeten gedragen, en een democratisch tot stand gekomen beslissing niet eindeloos zouden moeten aanvechten bij de rechter als die niet volledig beantwoordt aan hun – vaak bijzonder particuliere en niet zo nobele – wensen. Dat zorgt voor enorm tijdsverlies in levensbelangrijke infrastructuurwerken, en ook een enorme verspilling van middelen.