



Zomer 2024

***Geachte politici, beste toekomstige verkozenen
Geachte inwoners van Antwerpen en omstreken***

De komende bestuursperiode – en ook daarna – ondergaan Antwerpen en de hele vervoerregio een verdere historische transformatie door de overkapping van de Antwerpse Ring en daarmee samenhangend de noodzakelijke modal shift. Beide thema's hebben samen een zeer grote impact op zowat alle stedelijke en gemeentelijke beleidsdomeinen. Hét centrale thema in de nieuwe bestuursakkoorden moet dan ook opnieuw zijn: samen met alle belanghebbenden en betrokkenen op een co-creatieve manier die doelstellingen verder realiseren, om zo vorm te geven aan de leefkwaliteit in de stad en de regio van de toekomst.

De werken voor de Oosterweelverbinding zijn volop bezig, de overkapping van de noordelijke Ring zit op schema. Het ontwerp van de zuidelijke Ring, het vergunningentraject én de bijbehorende procedures moeten hun beslag krijgen uiterlijk tegen 2028. Zo kunnen de werken naadloos aansluiten op de realisatie van de Oosterweelverbinding en afgewerkt worden uiterlijk in 2035.

In de komende bestuursperiode moet eindelijk ook een doorstart volgen in de realisatie van de modal split 50/50 in de Antwerpse vervoerregio: maximaal de helft van de verplaatsingen mag nog per auto en minstens de helft moet te voet, met de fiets of het openbaar vervoer gebeuren. De verschuiving van dominant autoverkeer naar zo veel mogelijk andere vlotte en veilige vervoermiddelen dient gekoppeld te worden aan de ruimtelijke ontwikkeling in de hele regio.

De Antwerpse regio heeft zo het potentieel om uit te groeien tot de Europese top van meest leefbare steden en regio's. Dat moet de ambitie zijn.

In Antwerpen blijven de burgerbewegingen Ademloos, Ringland en stRaten-generaal daar mee hun schouders onder zetten, in samenwerking met andere burgerbewegingen en actiegroepen in de stad en in de rand en met alle partners van de Modal Shift Coalitie Regio Antwerpen.

Ademloos, Ringland en stRaten-generaal

Memorandum Ademloos, Ringland en stRaten-generaal voor de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2024

Dit memorandum van Ademloos, Ringland en stRaten-generaal vertaalt de ambities voor de regio Antwerpen in een werkbaar programma, op te nemen in de volgende bestuursakkoorden van alle gemeenten uit de Vervoerregio Antwerpen. Wat de modal shift betreft, sluit het ook aan bij het [Memorandum 2024](#) van de Modal Shift Coalitie, waar Ademloos, Ringland en stRaten-generaal mee achter staan.

1. Volledige overkapping van de Antwerpse Ring, hefboom voor een leefbare stad

De overkapping van de volledige Ring tegen 2035 is een belangrijke motor voor een substantiële verbetering van de leefbaarheid in de stad en de regio. De overkapping moet hét leidmotief worden in het Antwerpse bestuursakkoord. Het [Pleinenplan](#) is daarbij een geschikte leidraad voor aanvullende initiatieven op districts- en wijkniveau.

1.1. De overkapping van de volledige Ring

De aanleg van de Oosterweelverbinding is in uitvoering, de ingebruikname is gepland tegen 2030. Op aandringen van de burgerbewegingen zijn de overkappingen over de noordelijke Ring er ineens mee in geïntegreerd. Op de overgang naar de knoop Oost is te onderzoeken of de kap Hof ter Lo daarop kan aansluiten. Indien gekozen wordt voor het behoud van de E313/E34 op +1, kan mogelijk al meteen gestart worden met de bouw van geluidskoepels en -schermen langs de hele E313/E34. Tegen het einde van de legislatuur moet ook de concrete planning voor de overkapping van de volledige R1-Zuid op punt staan, zodat die werken kunnen starten in 2028.

» **De start van de werken aan de R1-Zuid moet naadloos aansluiten op de werken aan de R1-Noord, en de afwerking moet klaar zijn uiterlijk tegen 2035.**

1.2. De overkapping van de R1-Zuid

De overkapping van de R1-Zuid zit in de ontwerpfase. In het voorjaar van 2025 moet over dat ontwerp beslist worden, met als ambitie gescheiden verkeer van de knoop met de E19 tot aan de knoop Oost, afstemming tussen boven- en ondergrond en met uitwerking van de samenhang op vlak van water, ecologie en energie, fiets en openbaar vervoer. Het stadsbestuur moet erop toezien dat de Vlaamse regering tegen de zomer van 2025 de

studieopdracht aanvat over het definitieve ontwerp van de overkapping van de R1-Zuid tot de knoop Oost, en vervolgens ook de nodige stappen zet voor de opmaak van de vergunningsaanvraag, de aanbesteding, fasering én concrete realisatie van de R1-Zuid. De middelen voor die studieopdracht en die procedurestappen moeten voorzien zijn in het Vlaams bestuursakkoord.

In 2026 start overigens de heraanleg van de Spaghettiknoop op het Zuid. De overkapping van de R1-Zuid ter hoogte van de Kennedytunnel, die nog ontbreekt in de huidige plannen, moet daar alsnog tijdig in geïntegreerd worden.

» **Tegen de zomer van 2025 moet de studie voor de hele R1-Zuid afgerond worden, met gedurende het volledige proces een actieve deelname aan de werkbanken van alle Ringbouwers, burgerbewegingen en geïnteresseerde burgers.**

1.3. 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. Om zowel de luchtvervuiling als de geluidsoverlast nog verder te verminderen moet het probleem van de 'gaten' nog worden opgelost. Die moeten zo klein mogelijk zijn, in combinatie met extra geluidsmaatregelen en met innovatieve technieken inzake luchtzuivering en ventilatie in de tunnels.

» **Bij de uitwerking van de plannen voor de R1-Zuid dient ruim aandacht te worden besteed aan luchtzuivering, alternatieve energiewinning, circulaire economie, waterhuishouding en ecologie.**

1.4. Ruimtelijke kwaliteit

Een stad waar het gezond en aangenaam wonen is, wordt des te aantrekkelijker wanneer de publieke ruimte attractief en kwaliteitsvol is en ontworpen op mensenmaat. Elke nieuwe ingreep in het stedelijke weefsel vergt daarom een hoge ruimtelijke kwaliteit. Dat is dan ook de norm voor nieuwe projecten en voor het volledige dak van de Ring.

» **Het hele project voorziet in veel stadsnatuur en -bos, met duurzame tijdloze ontwerpen, die zowel bruikbaar als mooi zijn.**



1.5. Meer groen in de districten

Voor de districten zijn er heel wat aanknopingspunten om aansluiting te vinden met het groene dak van de Ring. Met het STOP-principe (voorrang voor Stappers en Trappers in de publieke ruimte) als leidraad kunnen zij in de periode 2025-2030 concreet werk maken van de realisatie van de Groene Nerven, en van groene fiets- en voetgangersverbindingen vanuit de aanpalende wijken naar de toekomstige overkapping.

Bij de herinrichting van wijken kunnen zij de participatieve methode van het *Pleinenplan* volgen, met als doel om samen werk te maken van meer toegankelijk groen en minder verkeer in de leefomgeving van alle inwoners. Concrete voorbeelden zijn de voorstellen om de Scheldekaaien niet te ondertunnellen, of het nieuwe [Pleinenplan Kiel](#).

Het recente ontwerp van het *Strategisch Ruimteplan Antwerpen* formuleert interessante doelen, maar blijft vaag over hoe die om te zetten in de praktijk. Zo komen de ringparken wel aan bod, maar wordt te weinig ingegaan op de grote voordelen ervan, zowel voor de luchtkwaliteit, het wegwerken van het groentekort en de gezondheidsbaten als het verkoelende effect. Ook mobiliteit komt in het structuurplan nauwelijks aan bod, wat nochtans cruciaal is bij stadsvernieuwing. Er wordt bovendien nauwelijks ingezet op participatie. De burgerbewegingen zijn vragende partij om net meer te investeren in participatie en zo de toekomstvisie voor de stad ambitieuzer uit te tekenen. Het [bezwaarschrift van de Ringland Academie](#) is daar een goede aanzet toe.

- » **Elk stedelijk of gemeentelijk project inzake ruimtelijke ordening, infrastructuur en mobiliteit moet streven naar de hoogste ruimtelijke kwaliteit. Om de kwaliteit van de leefomgeving echt te garanderen, worden burgerinitiatieven en actiegroepen in een co-creatief proces als medeontwerper betrokken, en dat van in de ontwerpfase.**

1.6. 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 woonprojecten, community land trust, sociale woningbouw enzovoort: de grondpositie van de overheid biedt een uitgelezen kans om daar een vernieuwend en sociaal grondbeleid te voeren. Het project Ringstad vormt de perfecte leidraad voor die doorgedreven en gerichte ontwikkelingen.

- » **Alle informatie over die investeringen, plannen en afspraken met projectontwikkelaars moet publiek gemaakt worden. Initiatieven voor duurzame projecten in de Ringstad, uitgewerkt in overleg en samenwerking met betrokken burgers, verdienen alle kansen.**

1.7. Flankerend beleid

Antwerpen is een van de grootste verkeersknooppunten in Europa. De overkapping van de Ring is een Vlaamse bevoegdheid. De stedelijke overheid moet al haar krachten bundelen om dat Vlaamse beleid mee aan te sturen, om de volledige Ring overkapt te krijgen, om de druk op de Ring te verminderen en het verkeer er veiliger te maken door doorgaand en zwaar verkeer deels rond de stad te leiden. Daartoe dienen ook maatregelen genomen te worden op vlak van gescheiden verkeer, aangepaste snelheid, verkeersmanagement, geluid en pollutie, verkeersveiligheid, rekeningrijden, lagere parkeernormen, enzovoort. En wat de financiering betreft: middelen die federaal nu naar salarismotors gaan, zouden beter besteed worden aan openbaar vervoer, en dat in het hele land.

- » **De stedelijke overheid moet erop toezien dat hogere beleidsniveaus de juiste maatregelen nemen om alle puzzelstukken van het Toekomstverbond op de juiste manier in elkaar te laten passen.**

2. Modal shift tegen 2030

De modal shift tegen 2030 is een belangrijke motor voor een substantiële verbetering van de leefbaarheid in de stad en de regio. Minder auto's betekent stillere buurten, veiligere straten, minder vervuiling, meer sociaal contact, kortom: meer levenskwaliteit voor iedereen.

Het terugdringen van het autoverkeer en het creëren van ruimte en kwaliteit voor stappers, trappers en reizigers met het openbaar vervoer moet hêt leidende principe worden in alle bestuursakkoorden van de stad en van alle gemeenten in de vervoerregio. Het *Pleinenplan* is daarbij alvast een geschikte leidraad voor aanvullende initiatieven op districts- en wijkniveau.

Per cluster van gemeenten in de vervoerregio dient ook werk gemaakt te worden van een verdere uitwerking van het *Routeplan 2030*, vertrekkende van de hoofdstructuur en met verfijning op lokaal niveau, zowel van het busnetwerk als van de afstemming van het fietsnetwerk op dat geheel. Actieve samenwerking tussen gemeentebesturen en lokale verenigingen vergroot daarbij de kwaliteit en het draagvlak voor de te nemen maatregelen.



2.1. 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, is in de kernstad een verhouding van 30 procent auto's versus 70 procent andere vervoermiddelen te realiseren. In de voorstad is een verhouding 40/60 nodig. Die noodzakelijke en realistische modal split is in de komende legislatuur versneld tot uitvoering te brengen.

- » **Elke gemeente uit de Vervoerregio Antwerpen engageert zich voor de uitvoering van het Routeplan 2030, om zo samen de mobiliteitsknoop in de hele regio te helpen ontwarren. Dat betekent een radicale keuze voor het STOP-principe, met voorrang voor Stappers, Trappers en Openbaar vervoer, met voorrang voor de uitbouw van het geïntegreerde overstap-netwerk en extra aandacht voor kernversterking, via de realisatie van een aantrekkelijk netwerk van publieke ruimtes.**

2.2. 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 plaatsmaken voor meer groen en water. De ringparken vormen de ruggengraat van dat blauw-groene netwerk en het vertrekpunt om dat door te trekken in de ruime omgeving, via de Groene Nerven, tuinstraten, enz. Dat probleem is dringend stadsbreed aan te pakken, door verder te ontharden, voorrang te geven aan boomerken en minder aan parkeerplaatsen, en door de waterhuishouding in de hele regio structureel te integreren 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 die projecten dient de methodiek van co-creatie verder te worden uitgebouwd in de clusters van gemeenten, op gemeentelijk vlak en in de districten en wijken.**

2.3. 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 plaatsing van verkeersborden, laadpalen, fietsparkeerplaatsen, enzovoort, gebeurt meestal op voetpaden, die vaak al smal zijn. Beter zou het zijn om rijbanen en parkeerplaatsen in te palmen, ten voordele van ruimte voor fietsers en voetgangers. Publieke ruimte die vlot toegankelijk is voor senioren en kinderen, is dat voor iedereen.

- » **De volledige binnenstad en de kernen van de gemeenten in de vervoerregio worden allemaal zone 30. Buiten de kernen wordt extra aandacht besteed aan veilige 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.**

2.4. Veilig en comfortabel fietsen

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

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

2.5. Voorrang voor openbaar vervoer

Hoe meer openbaar vervoer, hoe beter. Het geplande Ringspoor en de verlenging van verschillende tramlijnen kunnen 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 is het netwerk van openbaar vervoer (metro, tram en bus) systematisch verder uit te bouwen (bundel per bundel, corridor per corridor, per cluster van gemeenten) en weer op te waarderen met een aangepaste capaciteit en frequentie, hoge betrouwbaarheid, aantrekkelijke tarieven en een structurele verhoging van de commerciële snelheid door een vlotte doorstroming. In het kader van het Routeplan 2030 dienen tramlijnen verlengd te worden, in overleg met de randgemeenten.

- » **De Vervoerregio Antwerpen werkt samen met De Lijn en de NMBS aan de realisatie van het Ringspoor en de Singeltram, met inbegrip van de ontwikkeling van de stationsomgevingen Luchtbal, Schijnpoort, Turnhoutse Poort, Berchem en Zuid. Ze 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. Trams en bussen mogen altijd rood hebben, behalve als ze eraan komen. Verkeerslichten moeten globaal sneller groen geven voor langzaam verkeer, dat voorrang krijgt op auto's.**



2.6. De auto te gast

Hoe minder auto's in de stad, hoe beter. Natuurlijk blijven auto's erg nuttig voor bepaalde verplaatsingen, maar ze worden mee gehinderd door het teveel aan niet-noodzakelijk autogebruik. Te veel auto's nemen samen ook veel te veel schaarse publieke ruimte in. Daarom geeft een toekomstgericht mobiliteitsbeleid veel meer voorrang aan andere vervoermiddelen die een comfortabel, vlot en betrouwbaar alternatief bieden voor de auto. Via participatie kunnen betrokken burgers mee vormgeven aan de modal shift in hun eigen leefomgeving. Nieuwe wijkcirculatieplannen kunnen als hefboom fungeren voor een autoluwe stad. Daar horen ook maatregelen bij zoals een lagere parkeernorm, aangepaste parkeertarieven om parkeren te ontmoedigen, en een sterke promotie van deelauto's, wat leidt tot minder autogebruik en tegelijk minder parkeerruimte vergt.

- » **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.**

2.7. Stadsdistributie

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

- » **Binnen de Vervoerregio Antwerpen 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.**

2.8. Tweede spoortoegang

Hoe minder vrachtwagens op de weg, hoe beter. Maar zeker in een havenregio kan dat alleen als maximaal ingezet wordt op goederentransport over het water of per spoor. Extra hubs op het Albertkanaal en de andere kanalen die toevoer naar de haven mogelijk maken, kunnen al heel wat vrachtwagens met containers van de Ring halen. Ook de tweede spoorontsluiting van de haven is daarvoor cruciaal. Na jarenlange procedures, die voorlopig nog tot niets geleid hebben, is een versnelde realisatie hoogst nodig, parallel aan de A102 en een extra leidingenstrook, beide gelegen in dezelfde reservatiestrook.

- » **Het project voor de tweede spoorontsluiting voor goederenverkeer vanuit de haven is dringend opnieuw op te starten, te beginnen met de aansluiting ter hoogte van de Oude Landen en verder via de aanleg van het goederenspoor, parallel aan de A102 en een nieuwe leidingenstraat, met de drie infrastructuren in dezelfde reservatiestrook.**

2.9. Ieder zijn bevoegdheid en zijn kwaliteiten

Er is al veel voorbereidend studiewerk gebeurd om na te gaan hoe de modal shift werkelijkheid kan worden. Het [Memorandum 2024](#) van de Modal Shift Coalitie is daarbij een degelijke leidraad. De realisatie van de modal shift is enkel mogelijk mits alle beleidsniveaus samenwerken. De stad moet inspelen op de noden van de districten, zij moeten samen hun agenda's op elkaar afstemmen. De Lijn en de NMBS moeten actief en structureel samenwerken met de stedelijke overheid en met de Vervoerregio Antwerpen. Zowel de Vlaamse als de federale overheid moet meer campagne voeren om openbaar vervoer te promoten en autominderen te stimuleren. De provincie heeft impact op het vergunningenbeleid, en moet ook haar rol spelen bij de realisatie van het *Routeplan 2030* in de hele vervoerregio, met participatie van burgers per cluster van gemeenten. Burgerinitiatieven zoals de Modal Shift Coalitie, Zorro, Straatvinken en Tramvinken dragen bij aan een beter openbaar vervoer en zouden structurele steun moeten krijgen om op alle beleidsniveaus hun rol te spelen in het overleg en de kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer. Dat zijn maar enkele voorbeelden met als centrale oproep: werk samen!

- » **Alle beleidsniveaus en partners in de realisatie van beter openbaar vervoer en van een hogere leefkwaliteit in de omgeving engageren zich om structureel samen te werken met elkaar en met lokale burgerinitiatieven.**

3. Uitvoering van het Toekomstverbond

3.1. De Werkgemeenschap

In het Toekomstverbond van 15 maart 2017 engageerden de Vlaamse en stedelijke overheid en de burgerbewegingen zich niet alleen om de 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 om een modal split te realiseren van minstens 50/50 in de hele vervoerregio.

- » **Het Toekomstverbond moet de komende jaren verder uitgewerkt en uitgevoerd worden. De Werkgemeenschap moet daartoe dringend sterker worden uitgebouwd en geactiveerd, met een permanente structurele, meesturende en co-creatieve rol voor de betrokken burgerbewegingen, zowel in de stad als in de regio.**



3.2. De knelpunten

Bij de overkapping van de Ring, de plannen voor het Haventracé of de uitwerking 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 Oosterweelverbinding op de Ring, de uitdaging om de gaten in de overkapping zo klein mogelijk te houden, het integreren van de overkapping van de R1-Zuid met de heraanleg van de Spaghettiknoop, 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.**

3.3. 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 overkapping van de Ring, maar ook voor andere projecten (A102, investeringen in openbaar vervoer, enz.). Dat model vertrekt van het concept rekeningrijden en betaalt zichzelf deels terug via de verbeterde verkeersveiligheid en de positieve impact op de volksgezondheid. Het moet ook in andere vervoerregio's vergelijkbare ambities mogelijk maken. Tegelijkertijd moeten overheidsmiddelen die nu naar autoverkeer gaan, geheroriënteerd worden richting openbaar vervoer en duurzaam verkeer. Die balans moet hersteld worden.

- » **De nieuwe Vlaamse regering neemt, mede onder impuls van de stad en met steun van alle partijen, in het regeerakkoord de intentie op om rekeningrijden in te voeren, samen met een financieringsengagement voor de overkapping van de zuidelijke Antwerpse Ring. Modellen en scenario's daartoe worden tijdens de komende legislatuur uitgewerkt en afgeklopt. Tegelijkertijd moet er een budgettaire investeringsshift gebeuren richting duurzaam verkeer.**

