

Persbericht Vlaamse regering, stad Antwerpen, Antwerpse burgerbewegingen **22.3.2022**

Vijf jaar Toekomstverbond: de ambities hoog op de agenda houden voor een betere mobiliteit en meer leefbaarheid

- Inspanningen voor modal shift in Antwerpse Vervoerregio
- Verdere stappen voor realisatie Haventracé
- Leefbaarheid en mobiliteit worden zoveel als mogelijk tegelijk gerealiseerd
- Opstart Forum 2030

Met de ondertekening van het Toekomstverbond in 2017 kwam er een einde aan 20 jaar discussie over het sluiten van de Antwerpse Ring. Het ontwerp voor de Oosterweelverbinding werd daarop grondig bijgestuurd zodat het snelwegproject met leefbaarheid en andere vervoerskeuzes werd verzoend, de eerste leefbaarheidsprojecten werden geselecteerd en via participatie en intensief overleg werd gebouwd aan verbinding over alle muren heen. Vandaag, vijf jaar later, is het tijd om de balans op te maken van dit ambitieuze samenwerkingsverbond, maar om vooral vooruit te kijken en alle pijlers van het Toekomstverbond verder invulling geven.

De eerste stappen

De ondertekening van het Toekomstverbond in 2017 betekende het einde van jaren stilstand, maar was tegelijkertijd een nieuw begin. Het ontwerp van de **Oosterweelverbinding** werd herdacht naar een aanbodgestuurd ontwerp. Dat wil zeggen dat het ontwerp rekening houdt met de realisatie van een belangrijk deel van de modal shift, een andere pijler uit het Toekomstverbond, en de versterking van de R2 door de realisatie van de Tweede Tijsmanstunnel, de aansluiting op de E34-West en het wegwerken van de bottleneck ter hoogte van de A12/E19.

Een dik jaar later was de voorkeursvariant voor de Oosterweelverbinding een feit, waarna twee jaar later de vergunning volgde voor het grootste en meest complexe project van Vlaanderen. Vandaag worden de Oosterweelwerken voor het eerst ook zicht- en voelbaar op Rechteroever, met onder meer de heraanleg van de Schijnkoker.

2018 was ook het jaar waarin de Vlaamse regering het licht op groen zette voor de realisatie van de eerste fase **leefbaarheidsprojecten en overkappingen**. Een aantal van deze projecten werd ingepast in de reeds lopende uitvoering van de Oosterweelwerken op Linkeroever en in Zwijndrecht. Een huzarenstukje, maar het levert de inwoners van Zwijndrecht vandaag al minder geluidsoverlast op dankzij de realisatie van geluidsbermen en –geluidsschermen. Ook de voorontwerpen voor de andere Ringparken hebben ondertussen de tekentafel verlaten en zijn klaar om goedgekeurd te worden.

Het regionaal mobiliteitsplan **Routepan 2030** vertaalt de ambitie om een deel van de autoverplaatsingen door duurzame mobiliteit te vervangen. Met de realisatie van de Noorderlijn werd een belangrijke verbinding in gebruik genomen voor het openbaar vervoer. Lantis bouwde intussen de Park and Ride-gebouwen op Luchtbal, in Merksem en op Linkeroever. Fietsinvesteringen werden stelselmatig opgedreven en ook het goederenvervoer werd gestimuleerd om de weg in te ruilen voor de binnenvaart.

De volgende stappen

Om van het rondmaken van de Antwerpse Ring een succes te maken, moeten we blijven investeren in de **modal shift**. Het snelwegaanbod dat de komende jaren rond Antwerpen wordt gebouwd, rekent er namelijk op dat onze autoverplaatsingen verduurzamen. Daarom werd er recent een studie opgestart voor de ingebruikname van de premetrokoker Kerkstraat-Pothoekstraat en premetrostations onder de Turnhoutsebaan. Bovendien is er nu duidelijkheid over de financiering van dit laatste stuk ongebruikte premetro. Het Routeplan 2030 werd intussen als eerst regionaal mobiliteitsplan door een Vervoerregio goedgekeurd en kan rekenen op een breed maatschappelijk draagvlak. Belangrijke bouwstenen om de ambitieuze modal shift te realiseren, zijn de verdere transformatie van premetro naar metro, de realisatie van een sneltramnet en nieuwe knooppunten en P+R's rondom de stad of aan stationsomgevingen.

Parallel aan deze inspanningen moet ook de realisatie van het **Haventracé** 'on track' zijn wil het huidige Oosterweelontwerp voldoende succesvol zijn. De realisatie van de **Tweede Tijsmanstunnel** is daarvan de belangrijkste component. Lantis startte hiervoor reeds een haalbaarheidsstudie, waarbij enkele varianten werden onderzocht. Uit deze studie kwam de realisatie van een nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer, samen met een renovatie van de bestaande Tijsmanstunnel, als meest logische oplossing naar voor. Na de zomer zal de Vlaamse Regering beslissen over de financiering en de verdere stappen van dit noodzakelijke project.

In 2018 werd een eerste reeks leefbaarheidsprojecten geselecteerd. Het Toekomstverbond ambieert de maximale overkapping van de ring. In dat kader loopt een traject om te bekijken welke overkappingen op het projectgebied van de Oosterweelverbinding nog in de eerste bouwfase toegevoegd kunnen worden aan de reeds besliste lijst. De focus van dit traject ligt op die stukken van de noordelijke Ring die op een veilige manier nog extra overkapt kunnen worden.

Financiering

Om deze projecten te realiseren en te financieren, heeft de Vlaamse Regering aan Lantis gevraagd haar taakstelling te richten naar deze volgende stappen, en hiervoor de financiering te bekijken via het financieel model op basis van gedifferentieerde **tolheffing**. Na de zomer zal Lantis duidelijkheid geven over hoe het financieel model dat het Oosterweelproject schraagt, aangewend zou kunnen worden om de noden van de komende 5 jaar Toekomstverbond te financieren. Uiteraard mag dit de robuustheid van het financieel model voor de Oosterweelverbinding niet ondergraven.

De intendant wordt parallel belast met de taak om prioriteiten te leggen in de overkappingsprojecten en de projecten uit het Routeplan 2030 die de meeste baten opleveren. Hiermee vangen we de zorg op dat een niet-geprioriteerde start van projecten uit het Toekomstverbond – zoals geformuleerd door het Rekenhof – een degelijke projectvoorbereiding in de weg staat bij gebrek aan studiec capaciteit.

Overleg en samenwerking

Het mag duidelijk zijn dat het samenwerkingsmodel onder leiding van intendant Alexander D'Hooghe voor voortgang en vooruitgang heeft gezorgd in een zeer complexe context. Daarom wordt het samenwerkingsforum verder vormgegeven en opengetrokken. De oproep die Herman Van Goethem, de rector van de Universiteit Antwerpen, recent lanceerde om een **breed maatschappelijke reflectiekamer** (Forum 2030) op te richten viel niet in dovemansoren. Het Forum kan als klankbordgroep optreden om

de voortgang en realisatie van het Toekomstverbond op te volgen, met een samenstelling die het brede maatschappelijke draagvlak in de regio kan vertegenwoordigen.

Een rechtszeker kader

Inspraak leidt ook tot uitspraak. Grootschalige projecten zoals het Oosterweelproject worden soms voor, soms tijdens de uitvoering geconfronteerd met aanpassingen die nodig of wenselijk zijn aan de afgeleverde vergunningen. Nodig omdat de bouwopgave complexer lijkt dan gedacht, wenselijk omdat de impact voor de buurtbewoners tijdens het bouwproces beperkt moet blijven. Een **vergunningskader** dat hiermee rekening houdt, zonder afbreuk te doen aan een hoog ambitieniveau inzake milieu, is noodzakelijk. De Vlaamse Regering gaat met deze uitdaging aan de slag. Heel specifiek krijgt de minister van Omgeving de opdracht om de vooropgestelde bijstellingen aan de regelgeving met betrekking tot de omgevingsvergunning verder uit te werken.

PFAS

Een van de vele uitdagingen in het Oosterweeldossier, is de vastgestelde PFAS-verontreiniging in de omgeving van 3M in Zwijndrecht. Al van bij de start van de werken heeft Lantis gewerkt volgens het stand still-principe: de werkzaamheden aan de Oosterweelverbinding mogen de verontreiniging niet erger maken. Bouwheer en aannemer deden zelfs meer, en zorgden ervoor dat de situatie op sommige plaatsen al verbeterde voor de omgeving.

De voorbije weken werkte Lantis mee aan het inpassen van de grondverzetswerken in het saneringstraject om zo een geïntegreerde aanpak voor Zwijndrecht en omgeving te verkrijgen. Dat traject moet nog voor de zomer opgestart worden door 3M, zodat de inwoners van Zwijndrecht perspectief krijgen op een duurzame oplossing.

Quotes sprekers persconferentie

Jan Jambon, Vlaams minister-president

De balans van 5 jaar Toekomstverbond is zonder meer positief. En dat ondanks de crisissen en moeilijkheden waarmee we de voorbije jaren geconfronteerd zijn. Denk aan de coronapandemie en de PFOS-problematiek. Ik wil alle partners daarvoor hartelijk danken. Het onderling vertrouwen dat vandaag uitgesproken wordt, geeft energie om op dit elan door te gaan. Iedereen beseft dat we samen een complex, maar schitterend en toekomstbestendig verhaal aan het schrijven zijn. Een verhaal dat niet alleen gaat over mobiliteit, maar ook over leefbaarheid. Daarin blijven we enthousiast investeren.

Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

De voorbije twee jaar hebben we voor de Antwerpse regio overduidelijk de lead genomen voor tal van investeringen in fietsinfrastructuur. Dit is meteen een duurzame wijze om de modal shift op te starten. De volgende focus leggen we op het tramnetwerk. Een belangrijke horde die we daarmee genomen hebben, is door eindelijk de laatste premetro van Antwerpen in gebruik te nemen. De studies zijn volop aan de gang en er is een akkoord over de financiering. De modal shift is een shift van samenwerking want enkel door samen te werken zullen we nog belangrijkere stappen vooruitzetten richting 50/50.

Koen Kennis, schepen voor Mobiliteit stad Antwerpen

Wie 5 jaar geleden de term 'modal shift' in de mond nam, moest uitleggen wat hij daarmee bedoelde. Vandaag kent iedereen die term, en dat is de verdienste van het Toekomstverbond. Sinds 2017 is de modal shift de toetssteen van het Antwerpse mobiliteitsbeleid. De ambitie is om Antwerpen vlotter bereikbaar te maken voor bewoners, bezoekers, bedrijven en brains. Dat moet gebeuren in de context van een veranderend gedrag, waarbij in 2030 50% van alle verplaatsingen gebeuren met andere voertuigen dan de auto. De 5^{de} verjaardag van het Toekomstverbond herinnert ons daaraan, en is een aansporing om daaraan verder te werken.

Manu Claeys, voorzitter stRaten-generaal

Het is een straffe dag voor het Antwerpse Toekomstverbond. Bij de lancering van dat verbond voegde de toenmalige regering-Bourgeois samen met het Antwerpse stadsbestuur 1,25 miljard euro overkappingsbudget toe aan het reeds vastgelegde budget voor de Oosterweelverbinding. Vandaag, vijf jaar later, biedt de regering-Jambon het perspectief op nog es het dubbele van dat bedrag voor bijkomende overkappingen van de ring, een heuse schaa sprong van het Antwerpse sneltramnet en de aanleg van de tweede Tijsmanstunnel als onderdeel van het haventracé. De voorbije jaren sleutelden veel mensen in participatieve werkbanken aan al die projecten. Nu ze op punt staan en ook brede politieke steun genieten brengt de overheid het Toekomstverbond financieel op kruissnelheid. We maken de Toekomstbelofte van 2017 waar. Of zoals ze dat in het Engels zeggen: *We walk the talk*. We zijn definitief vertrokken!

Dirk Avonts, Ademloos

Het Toekomstverbond krijgt nu het fundament om te realiseren wat 5 jaar geleden in het vooruitzicht werd gesteld: een betere levenskwaliteit voor duizenden inwoners en het perspectief op een gezonde stad.

Peter Vermeulen, Ringland

Dat er tegelijk aandacht is voor betere mobiliteit én betere leefbaarheid is zeer goed nieuws. Het feit dat de overkapping van de noordelijke Ring al tijdens de werf voor Oosterweel zal worden gerealiseerd – iets waar Ringland al langer op aandrong – combineert werk met werk. Dat zal veel goedkoper zijn en de levenskwaliteit voor de omwonenden veel sneller verbeteren. We werken er ook keihard aan om de overkapping van de noordelijke Ring zo ruim mogelijk te maken, dus veel ruimer dan wat in de eerste fase vooropgesteld was.

Dat er daarnaast gewerkt wordt aan een consensus over het tramplan, aan betere doorstroming voor het openbaar vervoer en extra voorstadsverkeer per trein in de hele stadsregio (beheersovereenkomst NMBS), zal de modal shift eindelijk ook vooruithelpen. Tegelijk worden immers ook investeringen voorbereid in tramlijnverlengingen en in een betere afstemming van de verschillende vervoersmodi.

Alexander D'Hooghe, intendant Toekomstverbond

Dit besluit biedt een perspectief op de realisatie van modal shift, extra overkappingen, en het Haventracé om verkeer rond de stad te leiden. Het Toekomstverbond is een generationeel project. We hebben de voorbije 5 jaar veel gerealiseerd en mogen daar fier op zijn. Het boek '5 jaar Toekomstverbond' en de werven zelf geven het beste bewijs. De publieke steun voor het project is ongezien en bewijst ook dat participatie werkt. Maar we moeten dit ook vasthouden. Daarom zetten we nu een volgende grote stap. Een goed financieringsmodel van het Toekomstverbond brengt de uitvoering van alle prioriteiten van het verbond veel dichterbij. Het bewijst dat het Toekomstverbond zoveel meer is dan Oosterweel. Bovenal is dit een herbevestiging van het verbond. Ja, we gaan samen verder.