

# TOEKOMSTVERBOND VOOR BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID

*Een ring rond de stad en een ring voor de stad*

**Verbond tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-  
generaal, Ademloos en Ringland voor een bereikbare en leefbare Antwerpse regio**

## **OVERWEGENDE DAT:**

- Alle partijen het essentieel vinden dat het conflictmodel wordt ingeruild voor een nieuw samenwerkingsmodel waarbij de Vlaamse overheid, lokale overheden, burgerbewegingen en andere maatschappelijke actoren hun kompas richten op de realisatie van maatregelen, acties en projecten om een bereikbare en leefbare Antwerpse stadsregio te creëren;
- De noodzaak van samenwerking zich uitstrekt over bestuurlijke grenzen heen en de uitdagingen die op overheden en burgers afkomen bijzonder groot zijn, de inzet vergen van omvangrijke financiële middelen en de inzet vragen van heel wat personeel;
- Er een algemene consensus is dat deze maatregelen, acties en projecten zo snel mogelijk uitgerold moeten worden op het terrein waarbij de doorlooptijd tussen plan en actie tot een minimum wordt herleid door pragmatisch, wendbaar en veerkrachtig op te treden;
- Er intussen een samenwerkingsmodel tot stand is gekomen tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen voor de zuidelijke R1 die als basis kan dienen voor nieuwe participatieve samenwerkingsvormen;
- De Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen vinden in de ambitienota “Over de Ring” een duidelijke basis terug voor een generationeel stappenplan om de overkapping van de volledige Ring te realiseren;
- Er gesprekken op gang zijn gekomen tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen over het door de Vlaamse overheid vastgelegde Oosterweeltracé waarbij volgende elementen opnieuw tegen het licht werden gehouden:
  - de voor- en nadelen van het Oosterweeltracé en het haventracé in functie van leefbaarheid, mobiliteit, kostprijs en timing; met bijzondere aandacht voor het omleiden van doorgaand verkeer rond de stad, de herstructurering van de zuidelijke Ring tussen Antwerpen Zuid en Antwerpen Oost en de samenhang van de

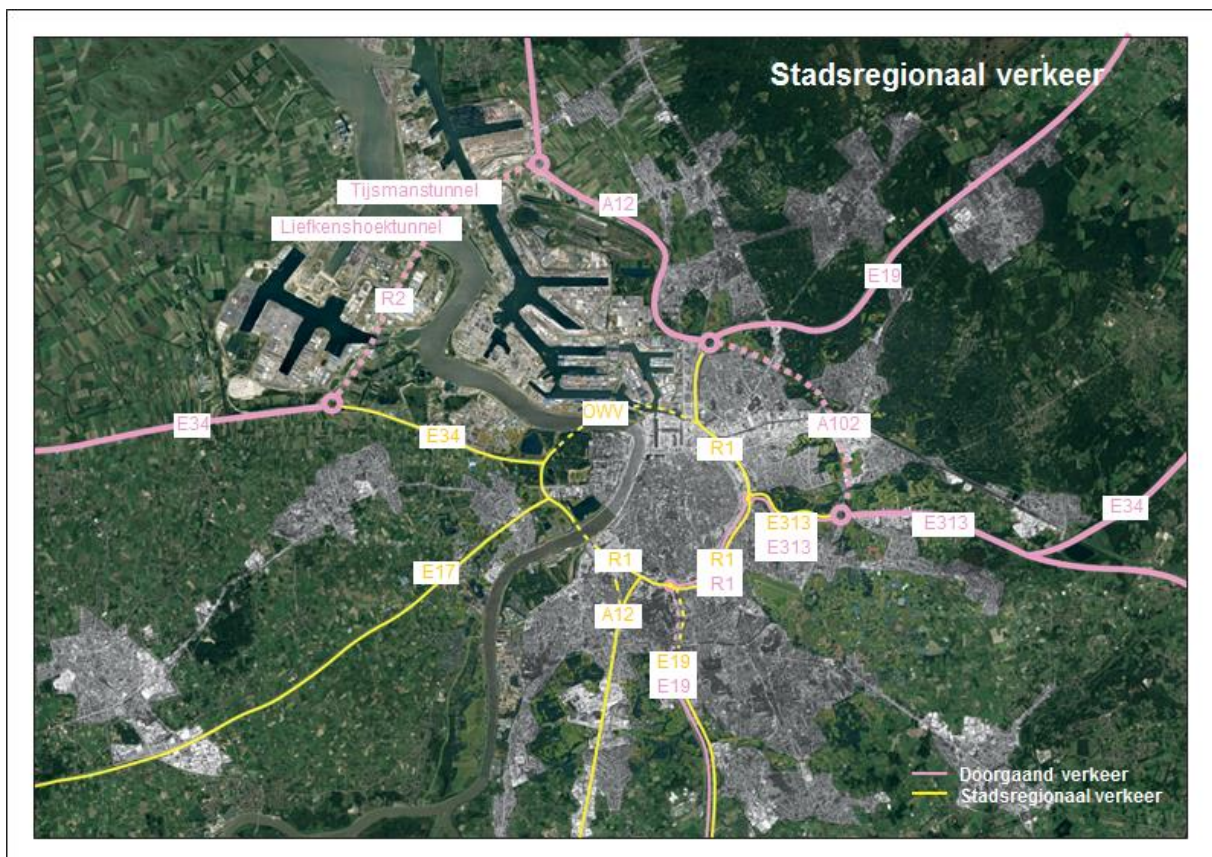
- infrastructuurprojecten met flankerend beleid om een ambitieuze modal shift te bereiken;
- de resterende ruimtelijke pijnpunten in beide tracés (Oosterweelknooppunt, Sint-Annabos, knooppunten Groenendaallaan en Deurnese Tuinen enerzijds, knooppunt Luithagen anderzijds) en voorstellen voor de optimalisering ervan;
  - de mogelijkheden inzake vertunneling van beide tracés;
  - de aansluitbaarheid van beide tracés op een gescheiden verkeerssysteem op de gehele of gedeeltelijke zuidelijke en oostelijke Ring;
  - de onderscheidende argumenten voor een tracékeuze, zowel op linker- als op rechteroever;
- Hierbij een algemene consensus werd bereikt dat bijkomende maatregelen en acties nodig zijn op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid, meer bepaald om :
    - doorgaand verkeer maximaal om te leiden rond de stad en de R1 in te richten voor stadsregionaal verkeer, stedelijk en bestemmingsverkeer;
    - de alternatieven voor het autoverkeer verregaand te versterken door de uitbouw van een samenhangend robuust netwerk van alternatieve modi;
    - het onderliggend wegennet in de Antwerpse regio, de Kempen en het Waasland zoveel mogelijk te ontlasten van sluipverkeer;
    - in de stad en de randgemeenten de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidshinder te verminderen;
    - een performant systeem van verkeerssturing in te voeren, dat van die aard moet zijn dat het focust op het omleiden van doorgaand verkeer rond de stad, zonder daarbij negatieve effecten te ressorteren op het onderliggend wegennet in de Antwerpse regio, de Kempen of het Waasland.
    - Uitgangspunt hierbij zijn de sturende en gedifferentieerde maatregelen zoals voorzien in het terugverdienmodel in de beslissing van de Vlaamse Regering dd. 14 februari 2014 onder voorwaarde van sluitende financiering en het lopend onderzoek naar de slimme kilometerheffing.

Om deze beoogde samenwerking te realiseren worden afspraken gemaakt door verder te bouwen op de ervaring die werd opgedaan binnen het samenwerkingsmodel van de intendant.

## IS ER CONSENSUS OVER HET VOLGENDE:

### Naar een gemeenschappelijk gedragen Routeplan 2030

Alle partijen zijn het erover eens dat een consensus rond een geactualiseerd mobiliteitsplan voor Vlaanderen in het algemeen en de Antwerpse regio in het bijzonder, steunt op een robuust netwerk van hoofdwegen dat de transitie maakt van een radiaal hoofdwegennetwerk naar een versterkt rasternetwerk. De hoofdstructuur steunt op **een ring voor doorgaand verkeer rond de stad (R2) en een ring voor de stad (R1).**



Een goede oplossing voor de mobiliteit biedt tevens de opportuniteit om een aanzienlijke verbetering te realiseren van de leefbaarheid en de ruimtelijke ordening rond de hele Ringzone.

Het versterken van de tangentiële structuren dient hand in hand te gaan met het strategisch verknopen van de twee ringstructuren tot een robuust netwerk dat flexibel en complementair gebruikt kan worden en dat een hoge gebruikswaarde, vlotheid en efficiëntie kent.

Dit concept steunt op een consensus tussen overheid en burgerbewegingen en vormt het startpunt van een Routeplan 2030 dat, vertrekkende van het huidige Masterplan 2020, op korte termijn vorm krijgt en vervolgens vertaald wordt in meerjarige, geïntegreerde en multimodale investeringsplannen.

Om dit stapsgewijs te realiseren willen alle partijen ook de samenwerking bestendigen en samen werken om de R1 te sluiten, te verzachten en volledig te overkappen om er **een ring voor de stad** van te maken.

Om deze ambitie te ondersteunen wensen alle partijen de tangent richting Liefkenshoektunnel (R2) te verbeteren, te versterken en te verknopen en er op die manier **een ring rond de stad** te maken die de haven optimaal ontsluit en doorgaand verkeer maximaal rond de stad stuurt.

De Vlaamse Regering stelt een meerjarig investeringsplan op dat steunt op volgende vier investeringsassen:

- 1. Een gesloten Ring opent nieuwe mogelijkheden voor de stad:** Na het maximaal behoud van het Sint-Annabos rest ons de aanzet tot oplossingen voor de resterende pijnpunten verder uit te werken door in de lopende project-MER Oosterweelverbinding uitvoeringsvarianten te bestuderen die samenhangen met een gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels tussen het Oosterweelknooppunt en de Antwerpse Ring. De verwachting is daarbij dat de aansluitingscomplexen vereenvoudigd en maximaal overkapt kunnen worden;
- 2. Een verbeterde en versterkte R2 als hoofdontsluiting voor de haven en die doorgaand verkeer rond de stad stuurt:** via een investeringsprogramma voor het radicaal haventracé, zijnde de route R4- E34 West - R2 – A12 – en de aan te leggen A102, wordt deze route versterkt en verhoogd in capaciteit, onder meer door het verbeteren van bestaande bottlenecks, de aanleg van een tweede Tijlmanstunnel, de strategische verknoping met de bestaande hoofdwegen en het daarbij inschalen in het Europese TEN-T netwerk;
- 3. Een verzachte Ring voor de stad die ingekapseld wordt in het stedelijk weefsel met een ambitieus flankerend beleid gericht op een modal shift naar 50/50:** vanuit een op te richten vervoersregio wordt intensief samengewerkt aan samenhangende netwerken, zowel van fietsvoorzieningen, als van collectief vervoer (trein, tram, bus, taxi, waterbus, deelsystemen, ...) en vervoersknooppunten waaronder P&R's en aansluitingen tussen de verschillende netwerken die de ambitie van een modal shift naar 50/50 moeten bewerkstelligen;

- 4. Een overkapping van de volledige Ring:** met de ambitienota “Over de Ring” als een duidelijke basis voor een generationeel stappenplan dat start met de ontwerp opdrachten o.l.v. de intendant. In het daaruit voortvloeiende selectiedossier wordt een concrete aanpak uitgewerkt voor het overkappen van de volledige Ring in Antwerpen en ter hoogte van de zone die samenvalt met de geplande werken op Linkeroever en Zwijndrecht-Burcht (cfr. bestek “Ontwerpen over de Ring”), dat in het voorjaar van 2018 wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Sluitstuk van deze omschakeling naar een rasternetwerk met dubbele ringstructuur zijn de strategische uitwerking van aansluiting- en uitwisselingscomplexen aangevuld met sturende maatregelen, zoals een gedifferentieerde tolheffing, zodat de R2 als hoofdontsluiting dient voor havenverkeer en doorgaand verkeer en de gesloten R1 een stadsregionale verkeersafwikkeling krijgt.

Deze beleidsintenties moeten hun beslag krijgen in een nieuw op te maken Routeplan 2030 waarvan de monitoring en evaluatie zullen gebeuren in het Vlaams Parlement. Alle ondertekenende partijen vragen aan de betrokken parlementscommissie om de organisatie van de voortgangsrapportage te heroriënteren in functie van dit Toekomstverbond en het daaruit voortvloeiende Routeplan 2030.

### **Werkgemeenschap**

Om het draagvlak voor deze maatschappelijk gedragen consensus voor een nieuw Routeplan 2030 te versterken, wordt de samenwerking met de burgerbewegingen en andere maatschappelijke actoren en stakeholders – dat zijn oorsprong vindt in het overleg met de intendant - voortgezet in de vorm van een Werkgemeenschap, samengesteld uit vertegenwoordigers van alle relevante stakeholders: actiegroepen en burgerbewegingen, economische sectororganisaties, enzovoort.

De Werkgemeenschap vormt een samenwerkingsforum voor betrokken besturen, overheidsadministraties, experts, al deze participerende burgers en alle andere relevante maatschappelijke actoren, met als taakstelling het opzetten van de participatieve werking en het formuleren, afoetsen, bespreken en uitwerken van voorstellen en projecten, zowel op vlak van mobiliteit, als qua leefbaarheid, gezondheid en ruimtelijke aspecten. De Werkgemeenschap is betrokken partij in de strategische communicatie rond het hele project en kan (potentiële) conflicten uitklaren.

De Werkgemeenschap functioneert:

- als beleidsondersteunend orgaan bij het tot stand komen van Routeplan 2030 en de uitvoerings- en investeringsprogramma's ("Werkprogramma's") die hieruit voortkomen;
- als denktank op het vlak van haalbaarheidsonderzoek en peer review voor cruciale dossiers op de snijlijn tussen mobiliteit en leefbaarheid, zoals de overkappingen, grote geïntegreerde projecten, investeringen in openbaar vervoer, ...
- als klankbord voor de opvolging van de technische uitwerking van maatregelen, acties en projecten die de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Antwerpse regio ten goede komen.
- als instrument voor actieve vormen van participatie en als communicatiekanaal dat de inspanningen van de overheid op het gebied van stakeholdermanagement en beleids- en projectcommunicatie ondersteunt.

De introductie van deze Werkgemeenschap maakt deel uit van een bredere hervorming die bestaat uit de oprichting van een vervoerregio (cfr. decreet personenvervoer) voor de Antwerpse regio en de organisatie van actieve participatievormen doorheen het gehele proces.

Deze Werkgemeenschap schraagt de ambitie van de overheid om tot een maatschappelijk gedragen proces te komen dat de realisatie van alle projecten die deel uitmaken van het Routeplan 2030 ondersteunt.

De Werkgemeenschap zal van bij de oprichting onder leiding staan van een intendant. Een mandaatopdracht voor bepaalde duur zal worden uitgeschreven om de Werkgemeenschap voor te zitten. Expertise, terreinkennis en onafhankelijkheid zijn sleutelwoorden voor het profiel van deze opdrachthoud(st)er die aan de bevoegde minister en de Regioraad rapporteert.

De Werkgemeenschap kan hierbij rekenen op de ondersteuning van een secretariaat en werkingsmiddelen die deze onafhankelijkheid waarborgen.

### **Samenwerkingsstructuur voor mobiliteit en leefbaarheid in de Antwerpse regio**

Om de complexe en omvangrijke uitdagingen die zich in de Antwerpse regio stellen het hoofd te bieden, wordt werk gemaakt van een samenwerking die:

- De politieke besluitvorming organiseert bij het vaststellen van een ROUTEPLAN 2030 en hiertoe de nodige financiële en budgettaire afspraken maakt;
- Een afgestemde beleidsmatige planning van infrastructuurwerken opstelt door de verschillende agentschappen in de schoot van het beleidsdomein MOW (AWV, DVW, De Lijn, BAM), het Havenbedrijf, NMBS en Infrabel, lokale besturen en andere actoren zoals de nutsmaatschappijen;
- Een geïntegreerde en onderling afgestemde exploitatie van alle openbaar vervoer (trein, tram, bus) organiseert, en dus met een grotere betrokkenheid van de NMBS;
- Een gecoördineerd programma uitrolt voor het verzekeren van de bereikbaarheid in de regio en een modal shift naar 50/50 stimuleert met flankerende maatregelen en communicatie;
- Een eenduidige aansturing ontwikkelt van het verkeers- en vervoerssysteem van de Antwerpse vervoerregio.

Deze samenwerking wordt organisatorisch vormgegeven op basis van een samenwerkingsstructuur met drie pijlers :

- De **Regioraad**

Tegen midden 2017 richten de betrokken besturen (Vlaamse regering, stads- en gemeentebesturen, provinciebestuur) een Regioraad voor mobiliteit op, die instaat voor het politiek draagvlak en die een advies geeft aan de Vlaamse Regering over het voorstel van Routeplan 2030 en de daaruit voortvloeiende Werkprogramma's die vervolgens ter goedkeuring voorgelegd worden aan de minister. De Regioraad zal in het bijzonder – vertrekkende van het concept basisbereikbaarheid – een visie toevoegen aan het Routeplan 2030 over een samenhangend en gelaagd netwerk van collectief vervoer, als ruggengraat voor de ruimtelijke ontwikkeling.

- De **Werkgemeenschap**

De Werkgemeenschap belichaamt de participatieve ondersteuning en beleidsondersteunende functie in de besluitvorming (zie hoger).

- Het Antwerps **Werkplatform**

Het Antwerps Werkplatform voor de vervoersregio Antwerpen is een operationeel samenwerkingsplatform (één loket) die bestaat uit MOW, AWV, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel die samen instaan voor een gecoördineerd

optreden in de Antwerpse vervoerregio, voortbouwend op de bestaande werking rond het impactmanagement (of Minder Hinder).

Het Antwerps Werkplatform ondersteunt de werking van de Regioraad en de Werkgemeenschap, en staat in voor de voorbereiding en de uitvoering van de goedgekeurde Werkprogramma's in de vervoersregio Antwerpen.

Het Antwerps Werkplatform heeft onder meer als taken :

- De beleidsvoorbereiding en ondersteuning van de besluitvorming in de Regioraad en de diverse betrokken besturen;
- Het uitvoeren van een Routeplan 2030 en van de Werkprogramma's voor de Antwerpse regio, in overleg met de Regioraad en de Werkgemeenschap;
- Het in de markt zetten van studieopdrachten om de Regioraad en de Werkgemeenschap te ondersteunen, de voorstellen te valideren en deze te introduceren in het verdere besluitvormingsproces;
- De multimodale invulling van de taakstelling, waarbij in overleg met de NMBS, De Lijn en andere aanbieders van mobiliteit de prioriteiten worden uitgevoerd die erop gericht zijn om bewoners en bezoekers, bedrijven en attractiepolen tijdens het volledige vervoerstraject te begeleiden en veilige, betrouwbare en efficiënte mobiliteitsoplossingen aan te bieden;
- Instaan voor de projectgebonden communicatie en het stakeholdermanagement, waarbij samen met de burgerbewegingen en andere maatschappelijke stakeholders een beleid van actieve participatie wordt uitgebouwd ter ondersteuning van de strategische beleidscommunicatie;
- Instaan voor de organisatie van een gecoördineerd programma voor het verzekeren van de bereikbaarheid in de regio, ook tijdens de werken (impact management), en voor het stimuleren van een modal shift naar 50/50, met flankerende maatregelen en communicatie.
- Instaan voor het ontwerpen en het aanbestedingsklaar maken van de diverse projecten en maatregelen in het Werkprogramma;
- Instaan voor de uitvoering van complexe of cruciale projecten in het domein mobiliteit en leefbaarheid, zoals de infrastructuurwerken en overkappingen op het aaneengesloten infrastructuurnetwerk R1 & R2, waartoe de nodige samenwerkingsovereenkomsten worden gesloten met de diverse administraties;



- Het dagelijks beheer van het verkeerssysteem op het aaneengesloten infrastructuurnetwerk R1 & R2, mede in relatie tot de stadsregionale verkeersstromen op het aansluitende onderliggende wegennet in de vervoersregio, en het sturend optreden in functie van het voorkomen van files, incidenten en leefbaarheidsknelpunten.

## STAPPENPLAN

In afwachting van de uitbouw van een nieuwe samenwerkingsstructuur engageren alle partijen zich om volgende reeds gezette stappen te bestendigen:

- De burgerbewegingen worden door middel van de verderzetting van workshops o.l.v. de intendant betrokken bij alle verschillende vraagstukken die rijzen bij de verdere uitwerking van de verschillende onderdelen van dit Toekomstverbond;
- De burgerbewegingen worden opgenomen in de jury ter beoordeling van de ontwerpen voor de overkapping op de verschillende deelsegmenten van de Antwerpse Ring teneinde een selectieverslag op te maken dat de Vlaamse overheid en de stad Antwerpen in staat stelt de nodige keuzes te maken en daar ook de nodige financiële middelen voor vrij te maken;
- Alle partijen zetten zich in voor een vlot en correct verloop van de procedures (project-MER, bouwvergunning, ...) voor het beoogde resultaat, zodat gestart kan worden met de nodige infrastructuurwerken;
- Intussen bundelen alle partijen de krachten om door communicatie het draagvlak voor dit samenwerkingsmodel bij alle maatschappelijke krachten te versterken.

Verder worden concrete stappen ondernomen om vorm te geven aan de verschillende elementen die deel uitmaken van de consensus waarop verder gewerkt wordt. Om dit stappenplan op een vlotte en gecoördineerde wijze op het terrein te implementeren, wordt een taskforce opgericht o.l.v. de secretaris-generaal van het departement MOW.

Wat de samenwerkingsstructuur betreft:

- De Vlaamse regering keurt in april 2017 een uitvoeringsbesluit goed om de vervoerregio Antwerpen toe te voegen als proefproject waarbinnen een regelluw kader basisbereikbaarheid wordt gecreëerd. MOW start de coördinatie op van de oprichting van een Regioraad die de samenwerking van de stad Antwerpen en gemeenten in het vervoersgebied vorm geeft. Tegen medio 2017 moet de Regioraad een eerste keer samen komen;
- De Regioraad krijgt de opdracht om met steun van MOW en de Werkgemeenschap tegen het midden van 2018 een Routeplan 2030 op te maken. Daarbij laat de Regioraad zich bijstaan door een Werkgemeenschap die in het najaar van 2017 actief wordt o.l.v. een intendant. Tot zijn of haar aanstelling blijft de huidige intendant actief als gespreksleider voor het maatschappelijk middenveld.

- De huidige intendant werkt in april 2017 een voorstel van aanpak uit voor het functioneren van de Werkgemeenschap.

Wat de concrete projectgebonden aspecten betreft:

- Alle partijen bevestigen de urgentie van een derde Scheldekruising en beschouwen de configuratie van het projectonderdeel Linkeroever als definitief. Op basis van het selectiedossier van de intendant kunnen andere overkappingsprojecten worden toegevoegd;
- BAM zal in april 2017 in de lopende project-MER Oosterweelverbinding uitvoeringsvarianten laten opnemen die samenhangen met een gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels, waardoor het mogelijk is om in reguliere omstandigheden één rijstrook te benutten voor verkeer en een tweede strook als calamiteitenstrook in te zetten, met als verwachting een verbeterde ruimtelijke impact – zoals een grotendeels overkapte Oosterweelknoop - van de aansluitingszones ter hoogte van het Noordkasteel en de Antwerpse Ring;
- BAM zal in april 2017 het infrastructuuronderzoek afronden van de verbinding E19 noord – E34 West via de A12 en de R2, die de aanpassingen oplijst en begroot om deze route op te waarderen voor doorgaand verkeer. Deze studie geeft input voor het opstellen van het Routeplan 2030;
- AWV zal in april 2017 een aanpak voorstellen voor het verdere verloop van de plan-MER A102/R11bis, die rekening houdt met de inzichten en resultaten van de workshops zuidelijke Ring tussen Antwerpen Zuid en Antwerpen Oost, alsmede de gewijzigde ambitie voor de A102;
- MOW zal in april 2017 het ontwerp van de tweede havenaansluiting en de aanpassingen aan de E34 West tussen de Waaslandhaven en Vrasene aftoetsen aan de gewijzigde ambitie van de R2 en de E34 West. Het relevante deel van dit project, zijnde de aansluiting R2/E34West en de aanpassingen aan de E34 West, wordt ingeschoven in het Routeplan 2030;
- MOW maakt in april 2017 een voorstel van canvas op van het Routeplan 2030 voor de Antwerpse vervoersregio en een leidraad voor de opmaak van het plan, de wijze van prioritering, enzovoort;
- De Vlaamse Regering overweegt om naar analogie met de praktijk in Nederland het mogelijk te maken om beperkte afwijkingen toe te staan inzake de minimumeisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

Wat de overkappingen betreft:

- In het kader van de eerste grote fase in de overkapping voorzien de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en het Havenbedrijf een bedrag van 1,250 mia EUR dat ingezet wordt op basis van de uitkomst van het selectiedossier van de intendant;
- De prioritering van concrete leefbaarheidsmaatregelen zoals overkappingen wordt bepaald door het politiek stuurcomité. Dat gebeurt op basis van een selectiedossier dat de intendant opmaakt aan de hand van een evaluatie van de ontwerpen voor de overkapping door de jury, die voortspruiten uit de werkopdrachten van de geselecteerde ontwerp bureaus. De prioritering wordt bepaald aan de hand van verschillende criteria waaronder leefbaarheidseffecten, ruimtelijke potentie, timing en complexiteit, fasering, kostprijs en terugverdieneffecten.
  - De Vlaamse overheid zet de procedure voor de opmaak van een ruimtelijke visie voor de overkapping van de volledige Antwerpse Ring door zes ontwerp teams onverminderd voort met het oog op oplevering van een overkappingsproject voor het aan hen toegewezen segment tegen het voorjaar van 2018;
  - De intendant geeft daarbij in april 2017 inzicht in de methodologie van de multicriteria-analyse die aan de basis ligt van het selectiedossier. Om de maatschappelijke meerwaarde te bepalen van de ontwerpen waarborgt hij hierbij een objectief en neutraal afwegingskader.
- In overleg met de gemeente Zwijndrecht zal het politiek stuurcomité na de oplevering van het selectiedossier door de intendant:
  - (1) ofwel de keuze maken voor een optimalisatie van de geluidswerende maatregelen (bv. overkragende bermschermen, middenbermschermen, stof- en geluidsabsorberend materiaal, ...) die meegenomen worden in de uitvoering van de infrastructuurwerken Linkeroever d.m.v. een aanvullende bouwaanvraag;
  - (2) ofwel gekozen worden voor een traject met een onmiddellijke overkapping die voortkomt uit de ontwerpwedstrijd. De BAM zal daarbij de intendant ondersteunen met technische expertise (bv. over de techniek van koud gebogen glas) die leidt tot een uitvoerbaar concept in het selectiedossier van de intendant.

In elk geval geeft de BAM in april '17 aan welke bewarende maatregelen zij neemt om beide pistes technisch te faciliteren en ruimtelijk te reserveren en anticipeert de BAM op het selectiedossier door tegen 2018 beide opties - een robuuste geluidswering of het fundament voor een lichte overkapping - verder uit te werken voor de zone van de geplande werken ter hoogte van Zwijndrecht-Burcht zonder dat hierdoor enige voorafname op het verloop van de Ontwerpwedstrijd van de Intendant ontstaat.

Deze stappen vormen de start van een samenwerkingsverband dat de burgerbewegingen toelaat om juridische procedures stop te zetten. Ten laatste eind april 2017 zullen stRaten-generaal en Ademloos afstand van geding doen in de procedures die aanhangig zijn gemaakt bij de Raad van State en worden geen nieuwe procedures ingeleid tegen het GRUP.

Tegelijk zal de Vlaamse Regering de steun vragen van de politieke fracties in het Vlaams Parlement voor dit Verbond en dit over de grenzen van alle partijen heen.

Tot slot zal op een eerstvolgende voortgangsrapportage in juni 2017 over het Masterplan 2020 in het Vlaams Parlement verslag worden gedaan van de werkzaamheden die voortkomen uit dit toekomstverbond.

De Vlaamse regering, stad Antwerpen, Havenbedrijf Antwerpen, stRaten-generaal, Ademloos en Ringland verbinden zich tot het Toekomstverbond. Hier vertegenwoordigd door:

Geert Bourgeois  
Minister-president  
Vlaamse regering

Hilde Crevits  
Viceminister-president  
Vlaamse regering

Bart Tommelein  
Viceminister-president  
Vlaamse regering

Liesbeth Homans  
Viceminister-president  
Vlaamse regering

Ben Weyts  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Vlaamse regering

Bart De Wever  
Burgemeester  
Stad Antwerpen

Koen Kennis  
Scheperen voor mobiliteit  
Stad Antwerpen

Marc Van Peel  
Scheperen voor Haven en  
Voorzitter Havenbedrijf Antwerpen

Manu Claeys  
Voorzitter van stRaten-generaal

Wim Van Hees  
Voorzitter Ademloos

Peter Vermeulen  
Projectverantwoordelijke Ringland