

## ***Sp.a milieuprogramma voor Antwerpen***

### **Een schone stad**

Antwerpen heeft veel propere straten en wijken, maar er zijn nog veel te veel vuile straten. Een combinatie van sluikestorten, zwerfvuil en afval dat blijft staan omdat het slecht is aangeboden, maakt dat Antwerpen nog altijd geen propere stad is.

Dit probleem moet op verschillende vlakken tegelijk aangepakt worden:

- alle afval dat vermeden kan worden, moet vermeden worden
- het sorteren moet aanhoudend begeleid en bijgestuurd worden. Bijvoorbeeld wanneer zou blijken dat met nieuwe voorbehandelingstechnieken bepaalde soorten afval schoner en goedkoper gescheiden kunnen worden zodat ze net zo goed weer samen in 1 zak kunnen
- de manier van ophalen en de opvolging van de netheid van de straten moet grondig herbekeken worden
- sluikestorten moet uiterlijk 24 uur na melding worden opgeruimd

### **>> Sorteren is goed, voorkomen is beter**

Iedereen is stilaan vertrouwd met de witte, de groene en de blauwe zak, weet dat ook papier elke twee weken ingezameld wordt, gaat met zijn glas naar de glasbol en met de rest naar het containerpark. Iedereen heeft steeds meer het gevoel op deze manier goed met milieu bezig te zijn. Dat is positief, omdat het zorgt voor een groei in de recyclagemarkt en een vermindering van de stoffen die nog verbrand moeten worden. Maar al dat sorteren heeft ook een perverse nevenwerking. Voorkoming van afval en keuze voor herbruikbare producten blijft op de achtergrond. Vooral op het vlak van verpakkingen is deze vaststelling verontrustend.

Preventie blijft daarom belangrijk. De stad moet via haar infokanalen blijven inzetten op informatie en sensibilisatie, gekoppeld aan meer controle en hogere boetes voor sluikestorten. De stad moet blijven zoeken naar nieuwe manieren om bewoners en bezoekers bewust te maken van de gevolgen van afval en hoe ze te voorkomen. De stad moet zelf ook het goede voorbeeld geven door aan afvalpreventie te doen binnen de eigen administratie, afvalarm aan te kopen en haar evenementen afvalarm te maken (herbruikbare bekers,...).

**sp.a** wil dat supermarkten verplicht worden één of meerder containers (liefst ondergronds) te plaatsen waar klanten al een eerste schifting van het verpakkingsafval kunnen achterlaten. Door dergelijke containers te plaatsen krijgen klanten de gelegenheid om bijvoorbeeld groepsverpakkingen rond flessen, blikjes, fruit en groenten al achter te laten. Dat afval moet dan niet thuis in een betalende zak en legt geen onnodige afstanden af. De gebruiker kan de verpakkingen eventueel ook mee terug te brengen. Op deze manier betaalt niet alleen de gebruiker maar ook de distributeur en producent. Dat zal de supermarkten aanzetten na te denken over de manier waarop ze producten aanbieden.

**sp.a** wil ook op andere manieren dit soort systemen stimuleren, waarbij de consument het afval makkelijk weg kan brengen zonder nog eens een aparte trip naar het containerpark te moeten maken. Via een selectieve inzameling op wijkniveau bijvoorbeeld, zoals in het proefproject op het Groeningervein. Door het uitbreiden van dit soort 'brengsystemen' zullen de ophaalrondes minder zwaar zijn. Dat kan extra personeel vrijmaken voor de schoonmaak van de straten en de verwijdering van

sluikstort. Door het systeem van nachtelijke ophalingen uit te breiden (op termijn allemaal) komt overigens ook personeel vrij dat afvalproblemen kan aanpakken.

Voor een aantal mensen blijft het aanbieden van afval een zware post in hun (beperkt) budget. Voor gezinnen die over een beperkt budget beschikken, willen we dat zakken voor restafval aan verlaagde prijs worden aangeboden onder meer bij alle sociale kruideniers van het OCMW.

### **>> Containerparken en kringwinkels als essentiële schakels**

De Antwerpse containerparken doen het goed. De vorige bestuursperiode zijn er verschillende recyclageparken bijgekomen die druk gebruikt worden door de Antwerpenaars. Om het brengsysteem nog verder aan te moedigen willen we overwegen om in de containerparken nog meer aparte fracties in te zamelen (piepschuim,...).

Antwerpen heeft verschillende kringwinkels die verder gebruik mogelijk maken en duurzame banen opleveren. We willen kringwinkels blijvend inzetten als onderdeel van het afvalverwerkingsproces en meewerken aan een optimale spreiding van de winkels. **sp.a** ondersteunt de vraag voor de vestiging van een vijfde Antwerpse kringwinkel in de regio Antwerpen-Noord. De stad moet mee actief op zoek gaan naar een locatie daarvoor of zelf een locatie aanbieden.

### **>> Na het sluiten van de verbrandingsoven, investeren in nieuwe technieken**

Voor ons is het, gezien de historische belasting van de leefomgeving waarmee de omwonenden van de verbrandingsoven van Isvag in Wilrijk jarenlang geconfronteerd werden, duidelijk dat de activiteit van Isvag op deze locatie uitdovend is. Omschakeling naar andere types van afvalverwerking of naar afvaloverslag is op deze plaats geen optie. De locatie is immers niet over het spoor of het water bereikbaar. Begin 2005 werd afgesproken de samenwerking tussen de partners in Isvag minstens loopt tot eind 2023. Voor **sp.a** is het voortbestaan van de intercommunale echter niet hetzelfde als het voortbestaan van de oven op deze plaats.

De periode tussen nu en 2011, wanneer de milieuvergunning afloopt en de investeringen in Isvag afgeschreven zijn, moet aangewend worden om de verhuis van de verwerkingscapaciteit naar de haven (omgeving Hoge Maey) voor te bereiden. De oven draait al een tijd op volle capaciteit waardoor de schuldenlast uit het verleden snel zal verdwijnen en winst zal worden geboekt. Die financiële ruimte moet worden aangewend voor de ontwikkeling van de nieuwe site waar een nieuwe installatie moet komen op basis van nieuwe, best beschikbare verwerkingstechnieken.

Verzameling van het opgehaalde afval voor vervoer naar de nieuwe installatie gebeurt het best aan de zuidkant van de stad. Bij de verdere ontwikkeling van de site IPZ (Installaties Petroleum Zuid) moet in een overslagstation dat bereikbaar is per schip en per trein voorzien worden.

## **Van Antwerpen naar Kyoto**

De stijgende energiefactuur neemt een steeds grotere hap uit het besteedbaar gezinsbudget. Vooral mensen die wonen in slecht geïsoleerde woningen – waarvan sommige zelfs nog elektrisch worden verwarmd – krijgen het steeds moeilijker hun energiefacturen te betalen. Bovendien gaat het verbranden van fossiele brandstoffen voor de verwarming van onze gebouwen gepaard met de uitstoot van heel wat broeikasgassen en vervuilende stoffen die onze stedelijke lucht verpesten.

Energiebesparing is niet alleen een kwestie van investeren in betere isolatie en efficiëntere verwarming. Het heeft ook veel te maken met gedragsverandering. Aan zo'n gedragsverandering werken we best samen. Via klimaatwijken bijvoorbeeld en door de Antwerpenaar te stimuleren met de fiets te gaan werken. Tenslotte moet Antwerpen niet alleen energie besparen. We moeten onze energie ook anders opwekken. Ook daarvoor willen we dat stad en Antwerpenaar de handen in elkaar slaan en via een zonnefonds vele stedelijke daken omvormen tot zonnedaken.

### >> **Genova aan de Schelde**

**sp.a** wil dat de stad een energieboekhouding bijhoudt voor haar eigen gebouwen. Zo worden abnormale pieken snel vastgesteld en kan worden bepaald welke investeringen nodig zijn. Daarnaast moeten alle stedelijke gebouwen (te beginnen met deze met het hoogste energieverbruik) een energiedoorlichting krijgen. Zo'n energie-audit brengt de energieverliezen in kaart en geeft een overzicht van de mogelijke energiebesparende maatregelen. **sp.a** wil dat alle energiebesparende maatregelen met een terugverdientijd van minder dan 10 jaar ook effectief worden uitgevoerd.

Voor het bijhouden van de energieboekhouding, het opzetten van de energieaudits en voor de uitvoering van de daaruit voortvloeiende energiebesparende maatregelen willen we een gemeentelijk autonoom energiebesparingsbedrijf oprichten, het Gemeentelijk innovatiebedrijf Antwerpen (GENOVA). Omdat iedereen de kans moet krijgen minder te betalen voor zijn energie, willen we dat GENOVA in samenwerking met de distributienetbeheerders (IVEG, IMEA en IGAO) elke geïnteresseerde Antwerpenaar gratis een energieaudit van z'n woning aanbiedt. Ook scholen of sociale huisvestingsmaatschappijen moeten zo'n gratis audit kunnen krijgen.

Niet iedereen beschikt over voldoende middelen om de voorgestelde investeringen ook uit te voeren. Daarom willen wij dat GENOVA goedkope leningen verstrekt voor investeringen in energiebesparing. GENOVA kan ook kant-en-klare oplossingen aanbieden door voor groepen inwoners grote aanbestedingen (met fikse korting) te doen, bvb. voor condensatieketels, thermostatische kranen of superisolerende beglazing. In bepaalde gevallen kan GENOVA ook zelf investeringen doen, de energiefactuur voor een lange tijd overnemen en zich laten terugbetalen met de daling op de factuur.

We moeten niet alleen energie besparen, we moeten ook energie anders opwekken. Via warmtekrachtkoppeling (waarmee tegelijkertijd stroom en warmte wordt geproduceerd, bvb. om zwembadwater of kantoorgebouwen op te warmen) en via hernieuwbare energiebronnen. Dit moet telkens overwogen worden wanneer GENOVA een gebouw aanpakt. De haven moet ook doorgaan met de realisatie van het windmolenpark in het havengebied. Ook de stad zelf moet nagaan waar er windmolens kunnen worden geplaatst.

### >> **Klimaatwijken brengen Kyoto tot in woonkamer**

**sp.a** wil dat de stad blijft investeren in klimaatwijken. Via deze klimaatwijken wordt het Kyoto-protocol tot in de woonkamer gebracht. Gezinnen in zo'n wijk gaan een weddenschap aan met het stadsbestuur dat ze 8 procent kunnen sparen op hun energiefactuur op 6 maand tijd. Indien de wijk het engagement haalt, krijgen ze een beloning. De wijk wordt geholpen door een energiemeester, een vrijwilliger uit de wijk die een stoomcursus energie sparen krijgt.

### >> **Creatief omspringen met energiebesparing**

Ook in het woon-werkverkeer kan nog veel energie bespaard worden. Bijvoorbeeld door werknemers te stimuleren met de fiets naar het werk te gaan. We willen dat de stad blijft

meedoen met het project 'Fiets naar Kyoto' en het project ook promoot bij de Antwerpse bedrijven.

**sp.a** wil ook dat de stad in het eigen voertuigenpark, in gebouwen of bij groenonderhoud waar mogelijk biobrandstof gebruikt. Zo kunnen stedelijke (vracht)wagens worden omgebouwd om te rijden op plantaardige olie, kan die olie ook gebruikt worden voor bosmaaiers, kettingzagen,... Antwerpen heeft ook een enorm dakoppervlak. **sp.a** wil dat de stad de premies voor installatie van zonnecollectoren (sanitair warm water) en zonnecellen (zonnestroom) verhoogt en beter promoot zodat meer particulieren er gebruik van gaan maken.

Voor de bouw van grote zonnecentrales op de daken van stedelijke gebouwen wil **sp.a** dat de stad een zonne-coöperatieve opricht waarin elke geïnteresseerde Antwerpenaar aandelen kan kopen met een rendement dat hoger ligt dan dat van een spaarboekje. Dergelijke vorm van publiek-publieke samenwerking vindt bijvoorbeeld plaats in Berlijn. Via de opbrengst profiteert ook de Antwerpenaar in het algemeen hiervan, creëren we een extra maatschappelijk draagvlak en helpen we de stad en de bewoners van sociale huisvestingsmaatschappijen aan een lagere stroomfactuur.

### **>> De energiewinkel wijst je de weg naar betere tarieven**

In Vlaanderen kan je sinds enkele jaren vrij je elektriciteits- of gasleverancier kiezen. Maar veel mensen zien door het bos al lang de bomen niet meer. Daardoor maken te weinig mensen gebruik van de mogelijkheid een andere leverancier te kiezen, terwijl uit cijfers blijkt dat wie bewust zijn leverancier kiest vaak veel geld kan besparen. Veel mensen weten ook niet op welke premies of belastingaftrek ze recht hebben als ze investeren in energiebesparende maatregelen, of ze eventueel een sociaal tarief kunnen genieten, waar ze een budgetmeter kunnen aanvragen, enzovoort. Daarom willen we dat de stad een energiewinkel opricht. Die kan mensen helpen om de goedkoopste of meest geschikte elektriciteits- of gasleverancier te kiezen en helpen bij het lezen en interpreteren van de energiefactuur. De energiewinkel heeft ook alle informatie over energieaudits, goedkope leningen voor energiebesparende maatregelen, premies, de mogelijkheid voor fiscale aftrek, sociale tarieven, het stookoliefonds, budgetmeters voor beschermde klanten, enzovoort. De energiewinkel kan worden ondergebracht bij de gemeentelijke woonwinkel.

### **Een voorbeeldige stad**

Van een goed bestuur wordt verwacht dat zij het goede voorbeeld geeft. Hoe geloofwaardig is een overheid die niet zelf toepast wat ze van haar burgers verlangt? Door als stad een duurzaam consumptiepatroon aan de dag te leggen en voor de eigen gebouwen duurzame bouwtechnieken toe te passen, stimuleer je dit ook. Door als stad een personeelsbeleid te voeren dat werk maakt van diversiteit en gelijke kansen, kan dit met des te meer geloofwaardigheid ook van de bedrijven gevraagd worden. **sp.a** wil dan ook dat de stad een voorbeeld is voor haar burgers en bedrijven.

De stad moet gebruik maken van sociale, ecologische en ethische criteria in haar aan- en uitbestedingsbeleid. In de samenwerkingsovereenkomst met het Vlaamse gewest 'Milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling' en het convenant ontwikkelingssamenwerking zitten heel wat mogelijkheden. Voorbeelden daarvan zijn het uitvoeren van een water-audit in de gemeentelijke gebouwen (met maatregelen om water te sparen), het gebruik van FSC-gelabeld hout, ... Ook het bijhouden van een energieboekhouding en het uitvoeren van energieaudits (zie vorig hoofdstuk) past hier perfect in. **sp.a** wil dat de stad het project Bedrijfsinterne Milieuzorg verder zet en intensifieert. Hierbij gaat het ondermeer over:

- kantormateriaal: gerecycleerd papier, hervulbare toners,...
- cateringproducten: bio- en Fair Trade producten, retourflessen of drinkwaterfonteinen
- schoonmaakproducten: biologisch afbreekbare ecologische producten

**sp.a** wil dat de stad duurzame bouwtechnieken gebruikt bij aanbestedingen van nieuwe gebouwen. En dat via een groen aankoopbeleid voor het eigen wagenpark, de uitstoot van broeikasgassen en vervuilende stoffen teruggedrongen wordt. Daar kan het ecoscore-systeem gebruikt worden. Dit geeft alle wagens op de Belgische markt een 'ecoscore', een score voor milieuvriendelijkheid. Hoe hoger, hoe beter. De stad moet het goede voorbeeld geven door in aanbestedingen voor het eigen wagenpark de voorwaarde op te nemen dat personenwagens een ecoscore hoger dan 70/100 moeten hebben en vrachtwagens hoger dan 60. Zo dalen op termijn ook de brandstofkosten voor het stedelijk wagenpark en verbetert de stedelijke luchtkwaliteit.

**sp.a** wil dat de stad zijn pesticidengebruik verder afbouwt. Pesticiden zijn moeilijk afbreekbaar en komen meer en meer terecht in grond- en drinkwater, maar ook in onze voeding. Wij willen daarom een pesticide-vrije stad zijn en willen alternatieven voor ons onkruidbeheer (mechanische onkruidbestrijding, stomen,...). Wij willen dat al bij de (her)aanleg van wegen, straten, parken en plantsoenen rekening gehouden wordt met het toekomstige onderhoud van het openbaar groen. De stedelijke parken moeten meer ecologisch worden beheerd.

## **Werk maken van een groene leefomgeving**

De menselijke invloed op de natuur is in de stad overweldigend. De toenemende verstedelijking heeft heel wat planten- en diersoorten onder druk gezet of uitgedreven. Tegelijk vinden andere soorten nieuwe mogelijkheden in de stad, al dan niet door mensen gecreëerd. Steden bevinden zich, net als de natuur zelf, in een permanente cyclus van verval en wederopbouw. Vervallen panden worden gerenoveerd terwijl andere panden worden verlaten. Groen in de stad verdwijnt op de ene plaats terwijl aan de andere kant van de stad een nieuw stadsbos wordt aangeplant.

Als het over natuur in de stad gaat blijft een ecologisch beheer en inrichting van parken, tuinen, wegbermen, beek- en rivieroevers en braakliggende terreinen uitermate belangrijk. De stedelijke parken moeten beheerd worden volgens de principes van het harmonisch groen- en parkbeheer, met evenwicht tussen mens, milieu en natuur. De natuurterreinen van de stad willen we verder laten beheren door erkende natuurverenigingen. Deze verenigingen zullen ook in de toekomst kunnen rekenen op financiële ondersteuning van de stad.

### **>> Een groene ring rond de stad**

Bestaand groen langs de ring moet maximaal gevrijwaard blijven. Dit gaat voor op de eventuele overkapping van de ring. Een overkapping kan niet gefinancierd worden door de ontwikkeling van harde functies op die plaatsen langs de ring die vandaag nog groen zijn. We zijn geen vragende partij voor nieuw groen bovenop de ring als dat ten koste gaat van bestaand groen.

De stad moet ook haar gewicht in de schaal leggen voor de realisatie van nieuwe stads(rand)bossen. De stad heeft er alle belang bij omringd te worden door groene longen. Bij ontbossing op het grondgebied van de stad moet de compensatieplicht dan ook niet vervuld worden door storting van een bedrag in het zogenaamde boscompensatiefonds, maar door als stad te investeren in échte bomen, desnoods (net) buiten het eigen grondgebied.

## >> Het groene zit vaak verborgen in klein hoekjes

Jonge gezinnen komen weer vaker in de stad wonen en restaureren een woning. Oude bedrijfspanden in de binnenstad worden nieuwe kantoren of lofts. Een schitterende zaak. Tegelijk heeft het echter een onverwacht gevolg: gierzwaluwen, huismussen, spreeuwen, vleermuizen en andere gebruikers van spleten, kieren, oude schouwen en vervallen dakgoten moeten plaats ruimen. De uitdaging bestaat er in hen een nieuwe plaats te geven. Gevelgroen, groendaken, broedgelegenheden voor vogels en huisvesting voor vleermuizen in (ingebouwde) nestkasten of bijzondere dakpannen, alternatieve verhardingen van parkings,... kunnen daarbij helpen.

Om hier rond te sensibiliseren willen dat er elk jaar een 'soort van het jaar' wordt gekozen: een dier- of plantensoort typisch voor de stad die een jaar lang extra aandacht krijgt en waarvoor een jaar een impuls gegeven wordt om de overlevingskansen voor de soort te verhogen. We nomineren voor 2007 meteen de gierzwaluw.

Acties rond gevelbegroening en tegeltuintjes, zoals die onder meer binnen Opsinjoren plaats vinden, sensibiliseren rond compostering en ecologisch tuinieren en steunmaatregelen zoals de subsidies voor groendaken, moeten worden verder gezet, uitgebreid en regelmatig onder de aandacht gebracht. Groendaken moeten ook een plaats krijgen in het beheer van het stedelijk patrimonium. Ze zorgen voor biodiversiteit, verhogen de luchtkwaliteit, verlagen de energiefactuur, verlengen de levensduur van het dak en zorgen voor vertraging van de waterafvoer zodat rioleringen ontlast worden.

In het hoofdstuk over mobiliteit pleiten we ervoor dat bij heraanleg van trottoirs een uitstulping aan elke hoek de norm moet worden. Dergelijke werken moeten waar het kan gecombineerd worden met een perkje of een plantvak voor een boom.

Het autonoom bedrijf VESPA moet een inventaris maken van 'overhoekjes', stukjes grond in handen van de stad, die om één of andere reden blijven liggen en te klein zijn om rendabel te maken voor een economische invulling. Dergelijke plekje lenen zich vaak voor dat kleine maar broodnodige stukje groen met een boom en een zitbank.

Onder het motto 'de school kan de boom in', willen we scholen aansporen om het peterschap op zich te nemen van stukjes groen of natuur in de stad. Klassen kunnen zo mee verantwoordelijkheid opnemen in natuur, parken of pleintjes in de onmiddellijke omgeving van de school.

## Een kwaliteitsvolle invulling van het openbaar domein

Antwerpen is een stad met 9 districten, 40 stadswijken en 460.000 inwoners. De vele tienduizenden toeristen en bezoekers roemen de stad om haar pracht en gezelligheid. **sp.a** wil dat ook de Antwerpenaar zijn stad, district, wijk en straat de leukste van Vlaanderen en verre omstreken vindt.

In een stad wonen veel mensen op een kleine oppervlakte en is de druk op de ruimte groot. Precies daarom willen we dat het openbaar domein kwaliteitsvol wordt ingericht, met veel aandacht voor mensen. Antwerpen heeft nood aan echte stadspleinen, aan open ruimte en aan groen, gespreid over alle wijken. Een stad is er om te leven, te werken, te leren, te sporten. Het is een plaats waar kinderen in een boeiende omgeving moeten kunnen opgroeien en mensen waardig oud moeten kunnen worden. Antwerpen is er ook om in rond te slenteren, mensen te ontmoeten, zich te ontspannen, lekker te eten, leuk te stappen of gewoon te genieten van de verscheidenheid aan mensen en culturen.

## >> Een ruimtelijk structuurplan voor Antwerpen

Als alles naar wens gaat, heeft Antwerpen nog voor de gemeenteraadsverkiezingen een ruimtelijk structuurplan. Dat is een belangrijk instrument waaraan jaren is gewerkt en dat de ruimtelijke visie op de stad voor de komende tien à vijftien jaar vastlegt. Het structuurplan sluit aan bij de visie van **sp.a** op een planmatig stedenbouwkundig beleid.

### >> Een actief grond- en pandenbeleid

De voorbije bestuursperiode is er ook een actief grond- en pandenbeleid gevoerd. Het autonoom gemeentebedrijf Vespa koopt de laatste jaren telkens dertig krotten op om ze te renoveren en weer op de markt te brengen. Dat is meer dan vooropgesteld. De vestigingstaks op wonen in de stad is afgeschaft – ook op vraag van **sp.a**. De grenzen van het havengebied zijn afgebakend, met respect voor de natuurwaarden en met de nodige natuurcompensatie.

### >> Sterke ontwerpen geven wijken meer kleur

De jongste jaren besteedt Antwerpen weer veel aandacht aan de kwaliteit van de ontwerpen voor wijken, parken, pleinen en straten. Intussen heeft Antwerpen een stevige traditie met ontwerpwedstrijden. Sinds 2003 werkt de stad systematisch met het systeem van de open oproep van de Vlaamse bouwmeester. Goede voorbeelden van zijn de ontwerpen voor Spoor Noord, Abdijstraat, Kielpark, districtshuizen Wilrijk en Hoboken, Dageraadplaats, Red Star, Operaplein, Zeemanshuis, Krugerbrug, het intergeneratieproject Linkeroever, ... De beste Vlaamse en Europese ontwerpers doen aan deze wedstrijden mee. De stad zal de open oproep ook gebruiken voor onder meer het ontwerp van de Scheldekaaien, de gasfabriek Igao, en het masterplan Groene Singel.

### >> Een planmatig ruimtelijk beleid

**sp.a** wil dat het ruimtelijke beleid planmatig wordt gevoerd. De klemtonen zijn gekend. De stad moet groener worden. Ze moet weer aansluiten bij het water. Het openbaar vervoer en de zachte weggebruiker moeten voorrang krijgen. Nieuwe bewoners moeten de stad doen bruisen. De economie en de haven moeten krachtiger worden. En Antwerpen moet in heel de wereld zijn positieve uitstraling als modestad en havenstad, diamantstad nog versterken.

De eigen planningsdienst moet verder worden versterkt zodat de stad de regie van de winnende ontwerpen in handen kan houden, ook tegenover de andere overheidspartners (Vlaams gewest, provincie, spoorwegen, De Lijn, ...) en de privé-sector. Het stadsbestuur moet er sterk over waken dat het algemeen belang het haalt van het particulier belang.

Bouwvergunningen moeten binnen de voorziene termijnen worden afgeleverd. De bouwaanvragen moeten in de districten kunnen gebeuren en voor de haven in de haven. De bouwwerken moeten ook effectief worden gecontroleerd en niet alleen na klachten. **sp.a** wil dat de bouwinspectie wordt uitgebouwd tot een volwaardige dienst. Onvoldoende controle demotiveert de meerderheid van de Antwerpenaars die zich wel aan de regels houdt.

Het ruimtelijk beleid moet ook kijken naar zaken die de gemeenschapsvorming bevorderen. Dat past in ons streven naar een leuke woonomgeving voor wie jong, oud, samenwonend of getrouwd, kinderloos of kinderrijk is. We willen een stedelijke omgeving die aangepast is aan gezinnen met kinderen. We willen ook dat er meer kleinere woongelegenheden komen voor het groeiend aantal kleine gezinnen en alleenstaanden. In aandachtswijken is de nood aan lucht, licht en groen dikwijls het hoogst. **sp.a** wil meer speelruimte en kwaliteitsvolle straten en pleinen in de volksbuurten. We willen ook hier planmatig te werk gaan, in nauw overleg met de bevolking.

## **Duurzame haven**

### **>> De haven als motor voor stadsontwikkeling**

De strategisch planning voor het havengebied legt de basis om in de toekomst weloverwogen ruimtelijke keuzes te maken. Concreet is dat bijvoorbeeld nodig om op oordeelkundige wijze windmolens in te planten in de haven. Het heeft maar zin wanneer over locaties beslist wordt vanuit een visie over het hele gebied. Oude havengebieden als het Eilandje (inclusief het "Droogdokkeneiland") en Petroleum Zuid hebben heel wat mogelijkheden inzake stadsontwikkeling. Met de afbakening van het stedelijk gebied Antwerpen, moeten deze gebieden uit het havengebied worden gelicht en in het stedelijk gebied worden ondergebracht. Voor de ontwikkeling van deze gebieden, moet de Stad – als democratisch verkozen bestuur – in plaats van het havenbedrijf de regisseursrol opnemen en een ruimtelijke visie uittekenen die de ecologische, cultuurhistorische en publieke functies van deze gebieden erkent en invulling geeft aan een aantal grootstedelijke behoeften.

### **>> De haven voorop in het maatschappelijk verantwoord ondernemen**

Het havenbedrijf moet een voorbeeldrol vervullen op het vlak van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (corporate governance).

Door bijvoorbeeld voor te lopen op tendensen die vragen dat havens steeds meer verantwoordelijk nemen op vlak van bijvoorbeeld milieu (Europese reglementeringen over emissies) en natuur (Europese vogel- en habitatrictlijnen die specifieke eisen stellen voor de instandhouding van kwetsbare populaties en leefgebieden) ontwikkelt de haven van Antwerpen een competitief voordeel. Havens die te lang wachten om hier pro-actief mee om te gaan, riskeren zware procedures en problemen zoals die er geweest zijn met de aanleg van het Deurganckdok en die de economische ontwikkeling afremmen. Antwerpen heeft vandaag een voorsprong op zijn concurrenten, en speelt die best niet kwijt. De manier waarop de haven in samenwerking met tal van partners heeft nagedacht over de relatie tussen haven en natuur is exemplarisch. Of hoe van de nood een deugd gemaakt werd.

### **>> Naar een industrieel ecosysteem**

Een industriële cluster zoals die van de haven van Antwerpen betekent ook een belangrijk druk op het leefmilieu. De meeste grote bedrijven hebben de afgelopen tientallen jaren massaal geïnvesteerd om gevaarlijke emissies te doen dalen en zijn ook veel energie-efficiënter dan vroeger. Dat neemt niet weg dat er blijvend moet getracht worden om zoveel mogelijk meerwaarde te halen uit de samenwerking tussen bedrijven. Een restproduct van de ene is een grondstof voor de andere en energieverliezen moeten zoveel als het kan gerecupereerd worden, waar mogelijk door andere bedrijven. Er is ook nog heel wat ruimte voor meer duurzame energie (warmtekrachtkoppelingen, windmolens, ...).

Milieuzonering helpt om de ruimte optimaal te gebruiken om overal de gewenste milieukwaliteit te halen. Dit instrument moet in de haven verder uitgewerkt en toepasbaar gemaakt worden. Op die manier wordt de milieu-impact van een nieuw bedrijf op de totale milieukwaliteit meetbaar en een criterium bij de uitreiking van concessies en vergunningen.

Tegen 2011 moet er een duidelijke milieucollier van bedrijven uitgebouwd worden in de omgeving van de site van de Hooge Maey. De hoogwaardige installatie voor huisvuilverwerking die de Isvag-verbrandingsoven in Wilrijk moet vervangen wordt daar het beste ingeplant. Aanvoer van afval en afvoer van hergebruikbare materialen kan daar gedeeltelijk gebeuren per binnenschip en per trein. Naast de

huisvuilverwerkingsinstallatie is er mogelijk nog plaats voor Amoras, mechanische slibontwatering en ook de bestaande installaties van Indaver bevinden zich op die site.

Fijn stof vraagt bijzondere aandacht in de haven de komende jaren. Het opzetten van een actieprogramma fijn stof (PM's) kan mee ondersteund worden door de stad. Zonder een aanpak van deze problematiek riskeert Antwerpen overigens een negatief advies van de Nederlanders voor de verdieping van de Schelde, waardoor immers het aantal schepen kan verhogen maar ook het fijn stof zal verhogen. De haven moet in deze het voortouw nemen.

### **>> De haven natuurlijker**

Havens zijn van nature gebieden met een hoge biodiversiteit. Economische ontwikkelingen en uitbreidingen in een haven zetten onvermijdelijk druk op die natuur. Europese en Vlaamse regelgeving dwingt de haven ertoe om daar rekening mee te houden. Dat is echter niet onoverkomelijk en de dialoog die de laatste jaren tussen het havenbedrijf en de natuurbeweging tot stand kwam toont dat aan. Met wat goede wil en veel creativiteit kunnen zelfs in een havengebied heel wat problemen voor de natuur vermeden worden. Meer zelfs, de natuur kan er zelfs op vooruitgaan.

**Sp.a** wil dan ook dat het project "De haven natuurlijker" wordt verder gezet omdat het goed is voor de natuur in de haven, maar in de eerste plaats ook omdat het aantoonde dat een pro-actief beleid er voor kan zorgen dat problematische procedures met hogere overheden die de ontwikkeling van de haven kunnen stilleggen, vermeden worden. Een combinatie van een aantal blijvende robuuste brokken natuur, met een deel tijdelijke natuur en ecologische infrastructuur, aangevuld met een specifieke aanpak voor een aantal belangrijke soorten in de haven kan de natuurkwaliteit van de haven overeind houden, zonder dat de economische belangen ervan geschaad worden.

De haven stort bij ontbossing in het havengebied best geen geld meer in het Vlaamse boscompensatiefonds. Antwerpen heeft er veel meer aan als de haven en de stad de verplichte compensatie samen investeren in nieuw bos voor de Antwerpenaar.

### **>> Een meer duurzame mobiliteit in en rond de haven**

De bereikbaarheid van de haven moet vergroten. Bereikbaarheid wordt nu vooral gerealiseerd via de weg. Op het vlak van woon-werkverkeer zijn er in de haven weinig aantrekkelijke alternatieven voor de auto. Dat moet beter. Het organiseren van collectief vervoer door diverse individuele bedrijven is op zich een goede zaak maar kan veel efficiënter indien de bedrijven dit beter op elkaar afstemmen en elkaars personeel ook op de bussen toelaten. Fietspaden in de haven zijn lang niet overal wat ze zouden moeten zijn en maken het niet aantrekkelijk om met de fiets naar het werk te gaan. De stad en het havenbedrijf kunnen er mee voor zorgen dat bedrijven hun mobiliteit samen gaan bekijken en gecombineerde oplossingen uitwerken. Het havenbedrijf zelf kan een voorbeeldrol op zich nemen door hogere fietsvergoedingen uit te keren aan zijn werknemers, extra te participeren in de kosten voor openbaar vervoer, carpooling te stimuleren en een bedrijfsvervoerplan te ontwikkelen voor de eigen werknemers.

Ook voor het goederenverkeer moet de multimodaliteit van de haven verder uitgebouwd worden. Er mogen zich geen vertragingen meer voordoen bij de realisatie van de Liefkenshoekspoortunnel en bij de voor de waterwegen voorziene werken uit het Masterplan Antwerpen.

De kosten voor de binnenvaart moeten waar mogelijk nog naar beneden, bijvoorbeeld door aanlegrechten voor binnenschepen die containers van linker- naar rechttoever overzetten, af te schaffen.

## Slim in het verkeer

Er is de voorbije jaren zwaar geïnvesteerd in wegen, straten en pleinen in Antwerpen, van de Ring over de Leien tot vele projecten in alle districten. Het was nodig, want Antwerpen had zijn straten en pleinen verwaarloosd. Prachtlocaties als de gedempte Zuiderdodden en de kaaien zijn gedegradeerd tot parkeerplaatsen en de noodbrug aan de Rooseveltplaats stond er meer dan dertig jaar. Er was ook een aanzet tot parkeerbeleid, maar de visie en leesbaarheid voor de gebruiker ontbraken.

Antwerpen moet een evenwicht vinden tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Woonbuurten mogen niet stikken onder het autoverkeer, onze mooiste pleinen en straten zijn er voor de mensen. **sp.a** kiest voor de slimme weggebruiker en voor het openbaar vervoer. Het stop-principe, waarbij het beleid in deze volgorde prioriteit geeft aan stappers, trappers, openbaar vervoer en privévervoer, is voor sp.a het uitgangspunt. Want wat goed is voor de meest kwetsbaren, is goed voor iedereen. sp.a wil een ander stedelijk mobiliteitsbeleid. Ook zonder auto moeten alle Antwerpenaars zich betaalbaar, veilig, snel en comfortabel kunnen verplaatsen.

In de praktijk betekent dit dat we kiezen voor meer autoluwe zones, een sterker sturend parkeerbeleid, voorrang en plaats voor het openbaar vervoer en een samenhangend fietsbeleid. De stad ondersteunt de verdere uitbouw van de mobiliteitswinkel om informatie over alle vervoersmogelijkheden breed te verspreiden onder de inwoners van Antwerpen.

### >> Voetgangers voorop

Voetgangers hebben recht op kwaliteitsvolle voetpaden en veilige oversteekplaatsen. De stad moet daartoe een concreet beleid uitstippelen. Antwerpen probeert de jongste jaren het openbaar domein steeds leesbaarder te maken met uniform straatmeubilair en een verstandige inplanting van obstakels (verkeersborden, elektriciteitskasten, paaltjes, vuilnisbakken,...). Die tendens willen we voortzetten. We willen niet alleen dat voetgangers centraal staan bij de aanleg van straten en pleinen. **sp.a** wil dat de gebruiksvriendelijkheid voor mindervaliden, slechtzienden en kinderen de standaard wordt.

Het verstandig zetten van fietsstallingen speelt hier bijvoorbeeld al op in - elke fiets in een stalling is een obstakel minder op de stoep. Ook toelatingen voor terrassen moeten rekening houden met de voetgangers. Bij heraanleg van trottoirs moet een uitstulping aan elke hoek de norm worden. Zo'n uitsprong bakent de parkeerzone af en voorkomt foutparkeren op de oversteekplaats. Voor de voetganger verkort hij de oversteek en de zichtbaarheid. Meteen is deze verbrede stoep een geschikte plaats voor een boom, bank, postbus, vuilnisbak of ander stedelijk meubilair. Ook op hoeken van straten die niet worden heraangelegd, kan er ruimte worden gemaakt voor voetgangers. Het plaatsen van een zitbank maakt bijvoorbeeld een hoek al meer dan een snijpunt van twee straten.

Bij kruispunten met verkeerslichten hebben voetgangers vaak moeite de straat over te steken voor het licht op rood springt. Waar het kan pleiten we voor een fase groen voor voetgangers en fietsers, terwijl alle auto's stilstaan (groen voor iedereen). Wegenwerken duwen de voetganger dikwijls op de rijweg. **sp.a** wil dat in de contracten wordt vastgelegd dat de aannemer tijdens de werken dagelijks de voetgangersroutes controleert. Hetzelfde voor fietsers.

### >> Een veilige schoolomgeving

Onder impuls van **sp.a** mag in schoolomgevingen niet sneller dan 30 km/u worden gereden. Dat is een belangrijke beslissing. Toch willen we dat de stad nog bijkomende

ingrepen doet. Niet alleen aan de school maar ook op de routes naar school. In schoolomgevingen moet het trottoir altijd breder. Zo weet iedereen dat er een school is. Een breed trottoir biedt ook ontmoetingsruimte aan leerlingen, leerkrachten en ouders, en er is plaats voor een zitbank, fietsenstalling of straatklok.

## >> Antwerpen fietsstad

Antwerpen is een ideale fietsstad: relatief klein en vlak als een biljart. In vergelijking met twintig jaar geleden is fietsen in Antwerpen zeker comfortabeler en veiliger geworden. Maar we zijn er nog lang niet. **sp.a** pleit voor een samenhangend fietsplan voor de komende zes jaar. Met fietsroutes (niet altijd fietspaden) tussen alle districten en een fietsambtenaar die toekijkt op het beleid. Het Orida-fietsteam van de Antwerpse politie en fietsersorganisaties krijgen een adviserende rol.

Een belangrijk onderdeel van een coherent fietsplan is de realisatie van veilige, snelle en bewegwijzerde fietshoofddassen. Die fietshoofddassen moeten overeenstemmen met de routes die mensen echt gebruiken. Dat betekent dat belangrijke wegen ook veilige fietspaden moeten hebben. **sp.a** is niet gekant tegen alternatieve parallelfietspaden, maar dan bovenop een kwaliteitsvol fietspad op de hoofdweg (zoals Leien of Bredabaan). **sp.a** wil in de districten een fijnmazig fietsnetwerk uitbouwen, dat aansluit op de fietshoofddassen.

We willen niet alleen aandacht voor meer kilometers fietspad. De fietspaden moeten ook van hoge kwaliteit zijn. We pleiten voor fietspaden in asfalt, verhoogde fietspaden op de kruispunten en voor zachte overgangen (stoepranden, putdeksels, ...). De fietspaden moeten bij sneeuw of ijsel op dezelfde manier worden bestrooid als de wegen.

Antwerpen heeft onder impuls van **sp.a** een eerste reeks mobiele fietsstallingen voor evenementen (Zuiderzinnen, Zomer van Antwerpen, Antwerpen Zingt, Sportevenementen, ...) aangekocht. Die capaciteit moet worden opgedreven. Het fietsplan moet ook oplossingen aanreiken voor het veilig stallen van fietsen op drukke plaatsen in de stad (openbare gebouwen, stations, winkelcentra, sporthallen,...) en in woonwijken met veel rijhuizen. Privé-organisatoren moeten eveneens de nodige fietsstallingen installeren (Sportpaleis, stadsschouwburg,...).

Gebrek aan plaats om een fiets veilig te zetten, is voor veel Antwerpenaars een belemmering om een fiets te kopen. **sp.a** wil dat via het fietsplan actief wordt gezocht naar leegstaande winkelpanden of benedenverdiepingen die als fietsenstalling kunnen worden ingericht. De stad kan in bouwvergunningen vanaf een bepaald aantal wooneenheden (appartementengebouwen, kantoorgebouwen) fietsstallingen verplicht maken. We willen dat Antwerpen het Gentse voorbeeld volgt en een fietsstallingsteam samenstelt. Dat staat in voor de keuze van de locaties, de plaatsing en de verwijdering van de wrakken.

**sp.a** wil initiatieven zoals de Fietshaven uitbreiden. Die stelt fietsen goedkoop ter beschikking en biedt duurzaam werk aan kansgroepen bij het beheer en onderhoud van het fietsenpark. De fietswrakken die in de stad worden opgeruimd, worden hergebruikt in de Fietshaven. Op verschillende plaatsen in de stad willen we ook een systeem waarbij, via de elektronische identiteitskaart, gebruikers een korte tijd een fiets kunnen nemen en terugzetten.

Omdat **sp.a** wil dat Antwerpen zijn band met de stroom aanhaalt, pleiten we voor een aparte brug voor voetgangers en fietsers, die het Eilandje met Sint-Anneke verbindt.

## >> Een stad waar trams en bussen thuis zijn

Antwerpen is nog altijd een spoorstad met goede tramlijnen en treinstations. Antwerpen is ook de stad waar de beste buslijnen van Vlaanderen hun vertrek- en eindhalte hebben.

In het Masterplan voor de bereikbaarheid van Antwerpen speelt het openbaar vervoer een grote rol. Ook in het ruimtelijk structuurplan is dat zo.

**sp.a** wil van Antwerpen een nog meer aantrekkelijke tramstad maken. Op de hoofdassen van het openbaar vervoer moeten trams rijden - trams zijn nu eenmaal milieuvriendelijker, comfortabeler en zichtbaarder in het straatbeeld dan bussen. Reizigers moeten op de grootst mogelijke afstand van het centrum kunnen overstappen op trams die hen snel naar de stad brengen. De stad laat onderzoeken of fietsers met hun fiets op het net van trein en tram kunnen stappen. Bussen die nu dubbel rijden met trams, kunnen aan de tramterminals stoppen en opnieuw de randgemeenten bedienen. Als, bijvoorbeeld, de tram vertrekt in Brasschaat, moet de bus uit Wuustwezel niet langer tot in Antwerpen rijden. Minder bussen in het stadscentrum betekent ook meer ruimte voor een echt stadsplein aan de Opera en de Rooseveltplaats.

**sp.a** wil dat de stad kiest voor nieuwe tramlijnen - en daar mee in investeert. Waarom zou er geen tram kunnen rijden van Berchem Station over de Diksmuidelaan, de Zilverbekelaan en de Fruithoflaan tot de Grote Steenweg - en misschien zelfs tot de Ringlaan en Groenenborgerlaan? Waarom zouden we de tramlijn van de Kioskplaats in Hoboken niet verlengen tot Sorghvliet (districtshuis, zwembad, ...) en Schoonselhof? En waarom zou er geen tram kunnen rijden tot aan Luchtbal-Metropolis, of op de Scheldekaaien, of op A12 richting Wilrijk? Waarom zouden we geen tramlijn leggen op grote assen als de Groenendaallaan, Ruggeveldlaan-Dascottalei, Fruithoflaan-Ringlaan?

De stad en De Lijn moeten niet alleen de tramverbindingen met de rand verbeteren. Alle bestaande en nieuwe stadswijken moeten bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Slecht bediende stadswijken moeten een goede aansluiting krijgen op het openbaar vervoer. Volkrijke nieuwe stadswijken moeten een tramlijn hebben voor ze gebouwd zijn (Eilandje, Eksterlaar in Deurne, Nieuw-Zuid, ...). In die wijken moet ook van in het begin in parkeerplaatsen voor autodelen worden voorzien. **sp.a** wil dat stad en districten een welkomstbrochure voor mogelijke bewoners van nieuwe stadswijken samenstellen, waarin de verschillende vervoersvormen worden toegelicht. Zo maakt het bestuur duidelijk dat mensen in een stad ook zonder auto mobiel kunnen zijn.

Voor ons is de aanleg van de Groene Singel een prioriteit. De Groene Singel als nieuwe stadsboulevard mag niet op de lange baan worden geschoven. Een tramlijn hoort daar bij. We willen goed uitgeruste tramterminals met parkeerplaatsen voor auto en fiets aan de rand van de stad of in de randgemeenten. **sp.a** wil parkeertorens aan de rand van de stad, niet in de stad.

### >> Investeren in voorstadnet

**sp.a** wil dat het voorstadnet van de spoorwegen wordt uitgebouwd. Het succes van de stoptrein vanuit Kapellen kan daarbij als voorbeeld dienen. We willen dat de stad mee laat onderzoeken of lichtere en snellere voertuigen kunnen worden ingezet (light rail). De verbinding Puurs-Boom-Antwerpen en het Ringspoor zouden hierbij een grote rol kunnen spelen om Antwerpen duurzaam bereikbaar te houden.

**sp.a** wil dat de stad met De Lijn en NMBS tot afspraken komt over één openbaar vervoerticket in Antwerpen.

### >> Taxi's kunnen mobiliteitsbeleid vervolmaken

Taxi's kunnen een grotere rol spelen in de mobiliteit van de stad. Het nachtnet van De Lijn kan worden uitgebreid tot buiten de stadsgrenzen. We pleiten voor de invoering van een ticket voor taxi en openbaar vervoer voor jongeren. **sp.a** wil in overleg met de taxisector een systeem van taxipool uitwerken. Een taxicentrale met één telefoonnummer brengt verschillende oproepen samen van mensen die min of meer hetzelfde traject vragen. Taxi's kunnen waar mogelijk gebruik maken van de vrije tram- en busbanen, op voorwaarde dat ze de doorstroming niet in het gedrang brengen.

## **>> Een juiste plaats voor auto en vrachtwagen in de stad**

Bewoners van Antwerpen met auto mogen niet worden gestraft omdat ze een auto bezitten. De stad moet het parkeerbeleid wel sterker sturen en doorzichtig maken. Als we nieuwe bewoners willen aantrekken, moet de stad makkelijk bereikbaar zijn - ook met de auto - en moet er parkeerplaats in de buurt van de woning zijn. Een autobezitter in de stad is ook een voetganger, fietser of gebruiker van het openbaar vervoer. Ook hij kan genieten van goed openbaar vervoer, mooie pleinen en straten, een uitgebreid netwerk van fietspaden en een woonomgeving met minder auto's.

**sp.a** bepleit het verder autoluw maken van de binnenstad en van andere kernen. We willen een parkeerbeleid dat bewoners parkeerplaats biedt in de omgeving van hun woning en bezoekers aan de stadsrand of in de randgemeenten doet overstappen op het openbaar vervoer. Bezoekers die in de stad komen werken, winkelen, recreëren, school lopen of shoppen, moeten de kans krijgen om snel en comfortabel zonder auto in Antwerpen te geraken.

We willen de invoering van speciale laad- en loszones voor de middenstand. Overlast van vrachtwagens in woonbuurten moet beperkt worden door het instellen van gewichtsbepalingen. Het weren van vrachtwagens uit woonbuurten betekent wel dat er parkeerzones voor vrachtwagens moeten komen. Vandaag ontstaan deze verzamelplaatsen spontaan maar niet altijd op gewenste locaties.

Om het aantal vrachtwagens in de binnenstad te verlagen vraagt **sp.a** dat nieuwe concepten van stadsdistributie worden bestudeerd en uitgetest. Door, bijvoorbeeld, overslag in de stadsrand van twintigtonners naar kleinere vracht- en bestelwagens of door het testen van de inzet van vrachttrams.

De benadering zoals die werd gehanteerd bij de topsporthal aan het Sportpaleis staat voor ons model voor de eisen die de stad moet opleggen aan organisatoren van evenementen die een grote mobiliteit genereren. **sp.a** wil op die lijn doorgaan. Organisatoren van grote evenementen moeten mee de hinder voor de buurt beperken en in alternatieven voor de bereikbaarheid met de wagen te voorzien.

De stad werkt mee aan de verdere uitbouw van de projecten voor autodelen. Elk district en elk groot stadsdeel moet één of meerdere standplaatsen voor gedeelde auto's krijgen. Autodelen moet, net als het openbaar vervoer, tijdig worden geïntegreerd in nieuwe stadswijken.

## **>> Verantwoorde werkgevers op vlak van mobiliteit**

De stad moet ook inzake mobiliteit het goede voorbeeld geven. Personeelsleden moeten hun abonnement op het openbaar vervoer volledig terugbetaald krijgen. De fietsvergoeding mag niet langer beperkt worden in afstand en moet gecombineerd kunnen worden met het openbaar vervoer.

Het havengebied moet ook bereikbaar zijn voor wie niet of niet altijd over een auto beschikt. **sp.a** vraagt dat de stad, het gemeentelijk havenbedrijf, de bedrijven en de hogere overheid nieuwe collectieve vervoersvormen in het havengebied bestuderen.