

ONTWERP-PLAN-MER
STRATEGISCH RUIMTEPLAN ANTWERPEN
NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING

INHOUD

1.	Inleiding	5
2.	Regelgeving en procedures	6
2.1	Ruimtelijke beleidsplanning	6
2.2	Milieueffectrapportage	7
2.3	Doorwerking van het plan-MER in de besluitvorming over het SRA	8
3.	Samenstelling van het MER-team	10
4.	Beschrijving van het SRA	11
4.1	Inleiding	11
4.2	De strategische visie	11
4.3	Beleidskader	12
4.4	Actieprogramma	15
5.	Methodologische aandachtspunten voor de milieubeoordeling	16
5.1	Doel van de strategische milieubeoordeling	16
5.2	Diepgang van de milieubeoordeling	16
5.3	Beschrijving van de referentiesituatie	16
5.4	Alternatieven	16
5.5	Wisselwerking tussen planvorming en milieueffectbeoordeling	17
5.6	Het beoordelen van de effecten	17
5.7	Aanbevelingen	19
6.	Synthese van de milieueffectbeoordeling	20
6.1	Toetsingsvragen	20
6.2	Overzicht van de belangrijkste effecten	22
6.3	Overzicht van de beoordelingsscores	29
6.4	Synthese en besluit	30

1. INLEIDING

Het Strategisch Ruimteplan Antwerpen (hierna 'SRA') is een nieuw planningsinstrument (een ruimtelijk beleidsplan), dat de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad zal sturen en vormgeven. Een ruimtelijk beleidsplan bestaat uit een strategische visie en één of meerder beleidskaders die samen de klijtlijnen schetsen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. De *strategische visie* omvat een robuuste langetermijnvisie voor die ruimtelijke ontwikkeling, met als tijdshorizon 2040. Een *beleidskader* bevat operationele beleidskeuzes voor de middellange termijn en actieprogramma's voor een thema of/en voor een gebiedsdeel.

De ruimtelijke ontwikkeling van een stad genereert direct en indirect belangrijke milieueffecten, die zowel positief als negatief van aard kunnen zijn. Samen met het SRA werd dan ook een strategisch milieueffectrapport voor het plan (een plan-MER) opgemaakt. Dat plan-MER brengt de potentiële milieueffecten van het SRA in kaart.

Voorliggend document is de niet-technische samenvatting van het ontwerp-plan-MER dat de milieueffecten van het ontwerp-SRA beoordeelt. Het plan-MER beschrijft de effecten op het milieu (in de brede zin van het woord) van het beleidsplan, met als bedoeling de positieve effecten zoveel mogelijk te versterken en de eventuele negatieve effecten zoveel mogelijk te vermijden of te milderen.

Kenmerkend aan deze beoordeling is dat ze niet pas is uitgevoerd als het plan al 'af' was, maar tot stand is gekomen via wisselwerking tussen de opstellers van het plan en de MER-deskundigen. Het SRA heeft dus in de loop van zijn totstandkoming een aantal aandachtspunten die door de MER-deskundigen werden geformuleerd geïncorporeerd. Het resultaat is een ontwerp-SRA dat de milieubekommernissen al zo veel mogelijk integreert.

2. REGELGEVING EN PROCEDURES

2.1 Ruimtelijke beleidsplanning

Het SRA is een ruimtelijk beleidsplan. Zo'n plan is erop gericht samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen in de ruimtelijke ordening. Het is realisatiegericht.

De *strategische visie* omvat een visie op de ruimtelijke ontwikkeling voor de lange termijn en beschrijft de daarvoor te volgen beleidsstrategieën. Deze visie bevindt zich dus op een hoog abstractieniveau.

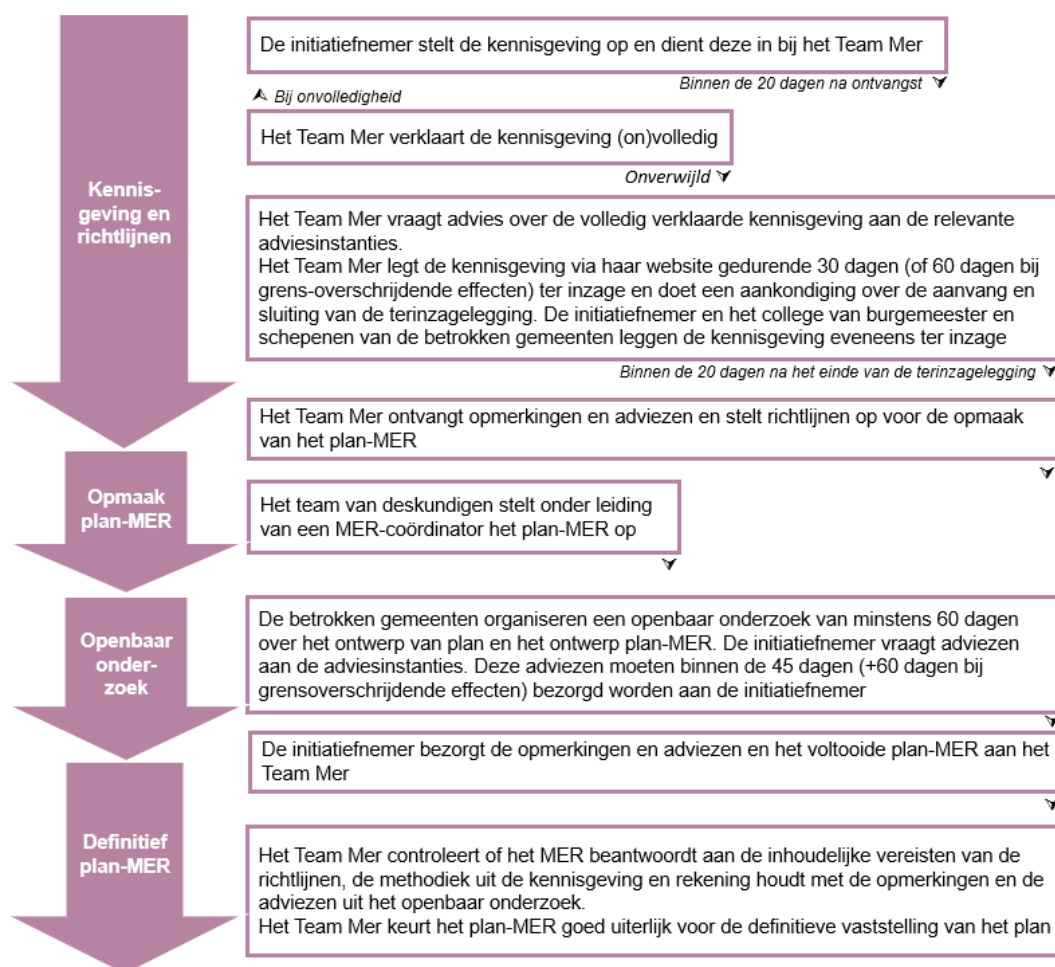
De *beleidskaders* bevatten in functie van de visie operationele beleidskeuzes voor de middellange termijn, en bijhorende actieprogramma's voor een thema of een gebiedsdeel. Beleidskaders beschrijven onder meer hoe en met wie de gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd.

De verschillende procedurele stappen bij de opmaak van een ruimtelijk beleidsplan op gemeentelijk niveau worden hieronder samengevat:

<i>Fase</i>	<i>Verantwoordelijke instantie</i>
Vorbereiding conceptnota	College van Burgemeester en Schepenen
Adviesvraag en mogelijkheid tot reageren op conceptnota	Vraag gaat uit van College. Gericht aan Gecoro, Departement Omgeving, Colleges van aangrenzende gemeenten en publiek
Opmaak voorontwerp beleidsplan ruimte	College
Adviesvraag + mogelijkheid tot reageren op voorontwerp beleidsplan ruimte	Vraag gaat uit van College. Gericht aan Gecoro, Departement Omgeving, Deputatie en Colleges van aangrenzende gemeenten
Opmaak en voorlopige vaststelling ontwerp beleidsplan ruimte	Voorlopige vaststelling door de Gemeenteraad
Openbaar onderzoek ontwerp beleidsplan ruimte	Organisatie door College. Reacties door publiek. Advies Vlaamse Regering, Deputatie en Colleges van aangrenzende gemeenten.
Verwerking resultaten openbaar onderzoek ontwerp beleidsplan ruimte	College brengt verslag uit aan Gecoro, Gecoro brengt standpunt uit.
Definitieve vaststelling beleidsplan ruimte.	Gemeenteraad

2.2 Milieueffectrapportage

De procedure voor de opmaak van een plan-MER volgens het zogenaamde “generieke spoor” wordt weergegeven in Figuur 1.



Figuur 1 Schema procedure m.e.r voor plannen en programma's (plan-MER)

De eerste stap in de procedure is de opmaak van een *kennisgeving*. Een kennisgeving heeft als doelstelling het onderzoek aan te kondigen en te beschrijven *wat* zal onderzocht worden (welke effecten, welke beoordelingscriteria, ...) en *hoe* dat zal gebeuren (welke methodes).

De kennisgeving voor het plan-MER bij het SRA heeft ter inzage van het publiek gelegen van 14 februari tot 14 april 2022. Op basis van de ontvangen inspraakreacties en adviezen heeft het Team Omgevingseffecten daarna richtlijnen opgesteld, die het kader vormen waarbinnen de MER-deskundigen hebben gewerkt bij de totstandkoming van het ontwerp-MER. De richtlijnen werden vastgesteld op 7 juni 2022.

Het plan-MER werd zo optimaal mogelijk ingepast in de procedure voor het ruimtelijk beleidsplan. De wisselwerking houdt onder andere in dat:

- De adviesronde en publieke raadpleging voor de conceptnota van het SRA en de consultatie voor de kennisgeving van het plan-MER parallel georganiseerd en inhoudelijk op elkaar afgestemd werden;

- de MER-coördinator een beoordeling van de eerste versie van het voorontwerp van SRA heeft opgesteld, waarmee rekening is gehouden bij de finalisatie van dat voorontwerp;
- de input uit de adviesronde over het voorontwerp SRA meegenomen werd in de opmaak van het ontwerp plan-MER;
- bij de finalisatie van het ontwerp-SRA zoveel mogelijk rekening werd gehouden met de aanbevelingen uit het ontwerp-plan-MER;
- het openbaar onderzoek betrekking heeft op zowel het ontwerp-SRA als op het ontwerp plan-MER.

Dit betekent dat niet eerst een ontwerp van SRA werd opgesteld dat daarna pas aan een milieueffectbeoordeling werd onderworpen, maar dat de milieueffectbeoordeling parallel met de opmaak van het ontwerp-SRA tot stand is gekomen, en het planningsproces heeft geïnformeerd.

Zoals gezegd heeft het openbaar onderzoek zowel betrekking op het (ontwerp) Strategisch Ruimteplan Antwerpen als op het bijhorende (ontwerp) plan-MER. Op basis van adviezen en inspraakreacties tijdens dit openbaar onderzoek kunnen zowel het plan-MER als het SRA nog aangepast worden. Het SRA houdt daarbij rekening met de resultaten van eventuele wijzigingen aan de milieueffectbeoordeling, en omgekeerd.

Het Team Omgevingseffecten zal vervolgens het (definitieve) plan-MER beoordelen en formeel goedkeuren. Deze goedkeuring moet de definitieve vaststelling van het SRA voorafgaan.

Figuur 2 toont hoe de integratie van proces en procedure voor de opmaak van het beleidsplan ruimte (SRA) en het bijhorende plan-MER in de praktijk gebeurt.

2.3 Doorwerking van het plan-MER in de besluitvorming over het SRA

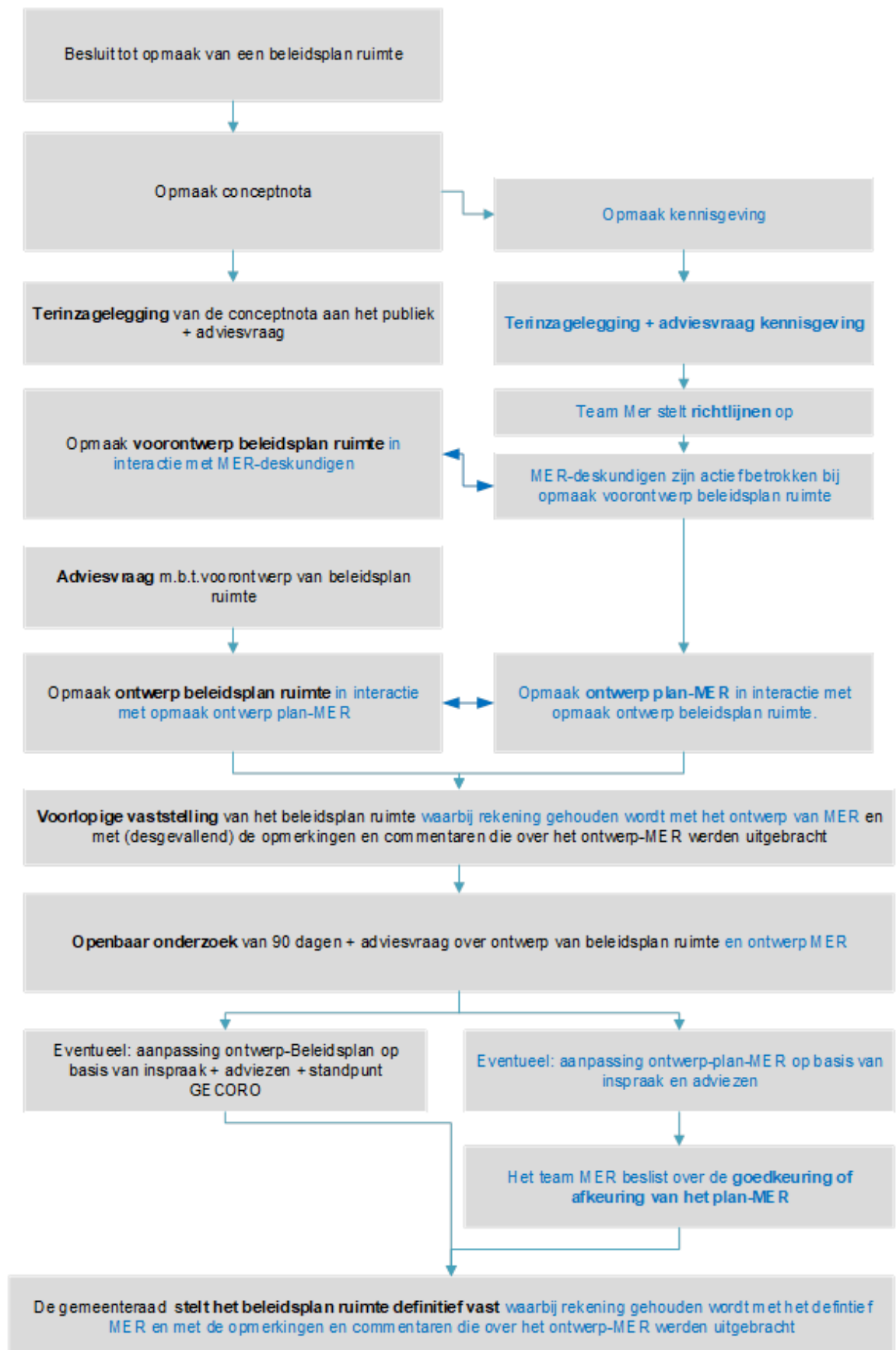
Het plan-MER is erop gericht de besluitvorming met betrekking tot het SRA te ondersteunen.

In de eerste plaats gebeurt dit door samenwerking en interactie tijdens de periode waarin het SRA, vertrekkende van de conceptnota, geleidelijk aan vorm heeft gekregen. Tijdens deze interactieve fase hebben de MER-deskundigen de inhoud van het SRA geëvalueerd naarmate het vorm heeft gekregen, en hebben ze daarbij suggesties gedaan om de positieve effecten ervan te versterken en om eventuele negatieve effecten te voorkomen of te milderen. Op die manier heeft de milieubeoordeling gezorgd voor een optimalisatie (in termen van impact op het milieu) van de keuzes die het SRA maakt.

Het SRA dat op die manier tot stand is gekomen heeft dus al een (interactieve) vorm van milieueffectrapportage ondergaan. Het resultaat is een plan dat inherent de bezorgdheden die kunnen bestaan met betrekking tot de impact van het plan op het milieu zoveel als mogelijk in rekening brengt. De wisselwerking tussen planvorming en milieueffectrapportage heeft er toe bijgedragen de positieve effecten van het plan te maximaliseren en de synergie tussen die effecten zo groot mogelijk te maken.

Het ontwerp-SRA en het ontwerp-plan-MER gaan nu samen in openbaar onderzoek.

Bij de definitieve vaststelling van het SRA door de gemeenteraad zal worden aangegeven hoe en op welke punten het SRA rekening heeft gehouden met de bevindingen van de milieueffectrapportage, en wat dus de rol is geweest van de milieueffectrapportage in de besluitvorming van het plan.



Figuur 2 Integratie in de praktijk van proces en procedure voor de opmaak van het beleidsplan ruimte en het bijhorende plan-MER

3. SAMENSTELLING VAN HET MER-TEAM

Het plan-MER werd in opdracht van stad Antwerpen opgemaakt door een team van deskundigen, onder leiding van een onafhankelijke erkende MER-coördinator.

Onderstaande tabel geeft voor de verschillende disciplines de ingezette deskundigen weer. De coördinatie van het MER werd opgenomen door Koen Couderé (MB/MER/EDA/222), die ook het thema Klimaat in het MER heeft uitgewerkt.

<i>Thema</i>	<i>Deskundige</i>	<i>Erkend MER-deskundige</i>
Biodiversiteit	Carmen Van Mechelen	Guy Geudens
Ruimte	Catherina Vanschoenwinkel	Charlotte Verlinden
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Catherina Vanschoenwinkel	Charlotte Verlinden
Mens (gezondheid)	Katrien Geussens	-
Klimaat	-	Koen Couderé
Mobiliteit	Maxime Le Roy	Jeroen Bastiaens
Bodem en water	Katelijne Verhaegen	Koen Couderé

4. BESCHRIJVING VAN HET SRA

4.1 Inleiding

Met het SRA definieert de stad Antwerpen de krijtlijnen van haar ruimtelijk beleid. Het SRA vormt een globaal, stadsbreed kader, dat de volgende jaren verder wordt uitgewerkt in concrete beleidsinstrumenten, projecten en acties. Het SRA zelf is geen verordenend instrument en er kunnen geen bouwrechten aan ontleend worden.

De ruimtelijke ordening vormt wel het integrerend kader voor heel wat andere stedelijke beleidsdomeinen: wonen, economie, mobiliteit, welzijn, openbaar domein, groen en water, ... Het SRA legt de ruimtelijke fundamenteën waarop deze beleidsdomeinen verder kunnen worden uitgebouwd. Het SRA zal dus ook zijn doorwerking krijgen in diverse sectorale beleidsplannen en -instrumenten.

Omdat ruimte ook in Antwerpen een schaars goed is, moet er oordeelkundig en zorgzaam mee omgesprongen worden. De verdere ontplooiing van de stad genereert een grote diversiteit aan noden die een ruimtelijke invulling vragen: wonen, voorzieningen, economie, mobiliteit, infrastructuur, ... Tegelijk leeft meer dan ooit het besef dat een leefbare, veerkrachtige en klimaatrobuuste stad nood heeft aan ruimte voor groen, water en natuur. Het SRA biedt een kader om concurrerende, soms zelfs conflicterende, ruimteclaims af te wegen.

Op de volgende bladzijden wordt een korte samenvatting gegeven van de belangrijkste elementen van het SRA. Voor meer details verwijzen we naar het ontwerp SRA zelf, dat samen met het ontwerp-MER voorligt voor openbaar onderzoek en advies.

4.2 De strategische visie

De strategische visie van het SRA beschrijft de ruimtelijke toekomst van de stad en kijkt daarbij vooruit tot 2040. Deze visie wordt opgebouwd uit drie delen.

Het **eerste deel** concretiseert de ambitie van het SRA: ruimte geven aan de Stad van Morgen. Die Stad van Morgen is een leefbare stad met een hoge levenskwaliteit in sterke wijken.

Het **tweede deel** omvat de thematische uitwerking van de strategische visie. Hier wordt het ruimtelijke systeem van de stad beschreven in drie stedelijke lagen: de Levendige Woonstad, het Veerkrachtig Landschap en de Slimme Netwerkdad. Deze drie complementaire lagen zijn onderling verbonden en beïnvloeden elkaar. Het relatieve belang van elke laag varieert van plek tot plek. Op de meeste plaatsen zullen deze drie thematische lagen elkaar versterken. Soms kunnen ze uiteenlopende opgaven voor hetzelfde gebied definiëren, die dan met elkaar verzoend moeten worden. De drie stedelijke lagen vormen het kader voor de latere uitwerking van het thematisch en sectoraal stadsbreed beleid.

Het **derde deel** gaat in op de gebiedsgerichte visie. Binnen het volledige Antwerpse grondgebied (zonder de haven) worden op basis van ruimtelijke kenmerken zeven deelgebieden geïdentificeerd: de Schelde, Ringstad met Ringparken, Intra Muros, de 20ste -eeuwse Gordel, Linkeroever, de Noordelijke districten en de Kanaalzone. Elk deelgebied heeft kenmerkende ruimtelijke structuren die de identiteit, de samenhang en de kwaliteit bepalen. Het SRA bevestigt de kwaliteiten van geconsolideerde structuren, en beschrijft het potentieel van de opkomende structuren die in de toekomst aan belang zullen winnen. Het SRA beschrijft ook hoe de structuren verder versterkt kunnen worden. De gebiedsgerichte ruimtelijke visies maken telkens de synthese van drie stedelijke lagen,

met waar nodig gebiedsspecifieke prioriteiten. Die visies vormen het kader voor de latere uitwerking van het gebiedsgericht ruimtelijk beleid.

De thematische en gebiedsgerichte benadering van de strategische visie komen uiteindelijk samen in een **synthesebeeld** voor de ruimtelijke toekomst van stad Antwerpen.

4.3 Beleidskader

4.3.1 Inleiding

Zoals gezegd moet een ruimtelijk beleidsplan bestaan uit de strategische visie en een of meerdere beleidskaders. In het geval van het SRA werd één beleidskader gedefinieerd, dat een vertaling, concretisering en operationalisering vormt van de principes uit de strategische visie.

Het beleidskader is opgebouwd volgens zes krachtlijnen, waarvan de voornaamste elementen hieronder kort beschreven worden.

4.3.2 De Antwerpse bouwshift: transformatie als hefboom voor vernieuwing

Stad Antwerpen zet in op een “Antwerpse bouwshift” waarmee extra ruimtevragen zoveel mogelijk opgevangen worden binnen de al bebouwde ruimte. De transformatie van het bestaand stedelijk weefsel is de hefboom voor vernieuwing en vergroening van de stad, wat de weerbaarheid verhoogt. Door de nieuwe ruimtevragen op te vangen binnen de bebouwde ruimte wordt een vernieuwingsdynamiek op gang gezet. Zo profiteren ook de huidige bewoners, eigenaars en bedrijven mee van het principe om meer te doen met dezelfde ruimte.

Waar mogelijk gaat de transformatie gepaard met de reductie van de bebouwde voetafdruk (door ontpitting en ontharding) en ontstaat ruimte voor buurtgroen. De reductie van de voetafdruk wordt economisch haalbaar door functies te stapelen en de bebouwing gericht te verhogen. Dit biedt kansen op plaatsen waar de bestaande bouwhoogten lager zijn dan wat op basis van omgevingsfactoren te verantwoorden is, maar gebeurt steeds in functie van de draagkracht, het bereikbaarheidsprofiel en de leefbaarheid van de omgeving.

4.3.3 Sterke wijken met een hoge leefbaarheid

Dit hoofdstuk gaat dieper in op de onderscheiden (stedelijke) kernen. Het SRA hanteert de kernen als ruimtelijk-functionele gehelen. Stad Antwerpen erkent de eigenheid van de diverse districten en wijken. Onderstaande principes zijn toepasbaar op alle (stedelijke) kernen.

Het SRA richt zich op een compacte **korte afstandstad** en creëert kansen voor voetgangers en fietsers. De fiets- en wandelvriendelijkheid van de publieke ruimte bepaalt immers mee het succes van de korte afstandstad. De focus op de veiligheid en het comfort van de actieve weggebruikers levert een essentiële bijdrage aan de verbetering van de leefkwaliteit. In de meest dichte gebieden, en daar waar er gekende problemen op het vlak van verkeersleefbaarheid zijn, worden sluipverkeer, overdreven snelheid, gevaarlijke punten, slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast prioritair aangepakt.

Met het oog op de versterking van Antwerpen als korte afstandstad ijvert stad Antwerpen voor voldoende **nabije voorzieningen** voor haar inwoners. Stad Antwerpen stelt streefwaarden op voor de omvang en nabijheid van voorzieningen op buurt-, wijk- en stadsdeelniveau. Om deze doelstellingen te halen kunnen buurt- en wijkvoorzieningen zich in principe overal in de stedelijke kernen vestigen, met een focus op een goede wandelafstand. Stadsdeelvoorzieningen worden bij voorkeur in een

stedelijk of lokaal centrum gecentraliseerd. Om een goed voorzieningenniveau te kunnen aanbieden, is een voldoende hoge woningdichtheid nodig. In gebieden met een lage inwonersdichtheid, zoals de residentiële wijken, kunnen de maatstaven voor voorzieningen dus niet worden gehaald.

De meeste handelszaken zijn goed verweefbaar in de stad. De verspreid liggende buurtwinkels in alle buurten blijven een belangrijke aanvulling voor dagelijkse behoeften op korte afstand.

4.3.4 Van stadsbrede tot lokale groenblauwe en duurzame versterking

De groenblauwe hoofdstructuur van de stad bestaat uit verschillende zogenaamde 'superparken'. Dat zijn grootschalige, aaneengesloten groengebieden, vaak samengesteld uit diverse open ruimten. De superparken zetten de grote groengebieden buiten Antwerpen verder binnen de stadsgrenzen. De Ringparken zullen na realisatie ook samen een superpark vormen. Deze parkenstructuur sluit niet rechtstreeks aan op de groengebieden in de stadsrand, maar vormt een connectie tussen de verschillende andere superparken. Daarmee neemt dit superpark een centrale rol in de stad in.

Het SRA zet in op meer beschikbare oppervlakte voor beken en oppervlaktewater. Beekvalleien zijn cruciale groenblauwe dragers doorheen het landschap. Door maximaal ruimte voor water in de vallei te voorzien, beken terug open te leggen, en structureel te investeren in het vertragen van afstroming en het herstellen van het natuurlijk bufferend vermogen, wordt de 'sponsfunctie' van deze resterende open landschappen ondersteund.

Stad Antwerpen werkt aan het wegwerken van bestaande groentekorten. Daarvoor onthardt ze structureel niet-functionele verharde ruimten op straten en pleinen, zet in op vergroening in functie van infiltratie en verkoeling, en op het maximaal behouden en versterken van het al aanwezige groen. Het stadsbrede groenplan en de groenplannen per district faciliteren het realiseren van meer groen en water in de publieke ruimte. De stad zet verder in op sensibilisering en ondersteuning van de burgers op het vlak van ontharding en van de inrichting van private tuinen.

Het vergroenen van de stad hangt in belangrijke mate samen met de wateropgaven in de stad. Met het Waterplan ontwikkelde Stad Antwerpen een overkoepelende hemelwatercascade. Die wordt als leidraad gebruikt bij het bepalen waar delen van de wateropgave een plek kunnen krijgen.

Het SRA streeft naar een verbeterde uitwisseling met het landschap. Het herstel van deze ecologische verbindingen is cruciaal om uitwisseling van fauna en flora te laten plaatsvinden en de functionaliteit van het ecologisch netwerk te garanderen.

Stad Antwerpen wil bereiken dat tegen 2030 geen enkele inwoner nog langdurig wordt blootgesteld aan omgevingslawaai hoger dan 70 decibel. De geluidsknelpunten in woonzones worden daarom prioritair aangepakt. De maatregelen die stad Antwerpen neemt om de luchtkwaliteit te verbeteren kaderen in een groter geheel. Zo behoren bijvoorbeeld de hele Antwerpse binnenstad en Linkeroever tot een lage-emissiezone (LEZ). Aanvullend aan brongerichte maatregelen zijn een aangepast locatiebeleid, afscherming, en een verbeterde luchtcirculatie via een aangepaste vormgeving van straten en bouwblokken, belangrijke sleutels om blootstelling aan luchtverontreiniging te beperken.

Antwerpen moet tegen 2050 een klimaatneutrale stad zijn. Voor de koeling en de verwarming van gebouwen impliceert dit een omschakeling van fossiele naar hernieuwbare energie. Deze omschakeling gebeurt gecoördineerd en collectief, in functie van de technische haalbaarheid, een maximale effectiviteit en een optimale kostenbeheersing. Stad Antwerpen inventariseert stadsbreed de mogelijke bronnen en afnemers van restwarmte, en maakt een plan op om die te ontsluiten. Het betreft het Havenbedrijf en de havenbedrijven bij een strategisch plan om het grote reservoir aan restwarmte dat zich daar bevindt, te koppelen aan het warmtenet.

In de Antwerpse open ruimte bevinden zich een aantal agrarische gebieden met een professionele landbouwactiviteit. Deze gebieden sluiten aan op de grote regionale openruimtegebieden, en bevinden zich voornamelijk in de Noordelijke districten (Ekeren, Berendrecht-Zandvliet-Lillo) en in Wilrijk. Ze moeten binnen de regionale context bestudeerd worden en een rol toegewezen krijgen. Daarnaast zijn er ook vele kleine snippers landbouwgebied op het grondgebied van de stad. Deze zijn vaak minder bruikbaar voor de traditionele, professionele landbouw. Als ze in de nabijheid liggen van groengebieden, parken of bossen, kan onderzocht worden of en hoe ze opgenomen kunnen worden in het groenblauwe raamwerk.

4.3.5 Ringstad met Ringparken

Met de creatie van Ringstad schrijft stad Antwerpen een heel nieuw hoofdstuk qua stadsontwikkeling. De overkapping creëert kansen om de fysieke en mentale barrièrewerking van de ringzone om te draaien. De stad zal met Ringstad en de Ringparken een nieuw stuk stad maken, met groene publieke ruimte als verbindend element en bebouwing als de lijm tussen binnen- en buitenstad. De rafelige randen langs de Singel en Ring worden 'afgewerkt' en betrokken op de kernstad. Invulprojecten met een hoge kwaliteit moeten de lasnaden worden voor een naadloos over- en opgaan van rand in centrum.

Trigger voor dit stadsontwikkelingsprogramma is de 'Grote Verbinding'. Die brengt de Oosterweel-verbinding samen met de stadsprojecten, zeven Ringparken, de Scheldebrug, het Haventracé en andere leefbaarheidsmaatregelen. Dankzij de geïntegreerde aanpak zal dit project de ruimtelijke structuur en het functioneren van de stad fundamenteel verbeteren.

4.3.6 Gerichte verdichting rond multimodale knopen

Om te komen tot een meer evenwichtige verdeling en dynamisch samenspel tussen de verschillende stedelijke vervoermodi, wil stad Antwerpen de drempels tussen de modi verlagen door te werken aan 'Slimme Schakels'. In samenspraak tussen de vervoerregio, stad Antwerpen en de districten, zijn de locaties aangeduid waar op termijn een opwaardering tot Slimme Schakel beoogd wordt. Deze punten zijn ingedeeld in vier categorieën: interregionaal, regionaal, lokaal en buurt. Deze indeling is onder meer afhankelijk van (en indicatief voor) de toekomstige plaats van elk punt in het netwerk en voor de verbindingen die in elk punt worden aangeboden. De regionale en interregionale punten worden vastgelegd door de vervoerregioraad, in samenspraak met de betrokken gemeenten. De lokale punten en buurtpunten worden aangeduid door de lokale besturen, in samenspraak met de vervoerregio.

Stad Antwerpen kiest ervoor om voornamelijk te verdichten in de buurt van goed bereikbare multimodale knopen en langs boulevards. Zo krijgen woningen, kantoren, bovenlokale voorzieningen en andere metropolitane functies een plek nabij deze multimodale knopen. In de zones tussen de knopen is er plaats voor gemengde woongebieden met lokale publieke voorzieningen voor de omliggende wijken en buurten.

De ontwikkelingskansen en -mogelijkheden van de knooppunten zijn locatiegebonden en hangen mee af van het mobiliteitsprofiel van de plek. Bij het ontwikkelen van knooppunten moet vooral ingezet worden op die functies die veel gebruikers van openbaar vervoer aantrekken. Voor een vitale omgeving is een menging van functies wenselijk. Zo wordt het eenvoudig voor de reiziger om allerlei activiteiten te combineren.

Om de multimodale bereikbaarheid van de stad te verbeteren is de realisatie van het A-net uit het Routeplan 2030 voor de stad en regio van cruciaal belang. De ontwikkelingskansen van de knopen kunnen benut worden naarmate de multimodale bereikbaarheid van de knopen verbeterd wordt.

4.3.7 Verweven waar het kan, scheiden waar het moet

De beschikbare ruimte voor economische functies is schaars in Antwerpen. Tegelijk staat deze ruimte onder druk, omdat een herbestemming vaak een hoger grondrendement oplevert. Stad Antwerpen streeft ernaar om de bestaande hoeveelheid ruimte die bestemd is voor, of gebruikt wordt door industrie, minstens te behouden. Dit gaat gepaard met het verder dynamiseren en innoveren van de economische zones in de stad.

Onder het motto 'verweven waar het kan, scheiden waar het moet', stimuleert stad Antwerpen waar mogelijk de verweving van niet-woonfuncties in de stedelijke kernen. Verweving draagt bij tot de levendigheid van de stad en helpt eventuele tekorten in voorzieningen op te vangen. Verweving van bedrijvigheid creëert extra kansen voor werkgelegenheid in eigen stad. Die laat ook toe om leegstaande panden te herbenutten en creëert mogelijkheden voor circulaire stromen. Een evenwichtige functiemix stimuleert meervoudig ruimtegebruik wanneer functies met verschillende tijdspatronen worden gecombineerd, en komt de sociale, economische en culturele dynamiek van de stad ten goede.

Bij verweving moet rekening worden gehouden met de ruimtelijke kenmerken van de omgeving: onder meer de grootte van de site en de aanwezige bedrijfsgebouwen of infrastructuur beïnvloeden mee het eventuele succes van de beoogde verweving. Tegelijk wordt rekening gehouden met de draagkracht van de omgeving en de eventuele impact op omwonenden. Zo moet de overlast door bijvoorbeeld geluid, geur, en leveringen zo veel mogelijk worden beperkt. Mitigerende maatregelen kunnen worden opgelegd. Ook verkeersveiligheid krijgt bijzondere aandacht.

Sommige activiteiten zijn omwille van hun impact niet te verweven in een buurt met een hoog aandeel aan bewoning. Deze niet of moeilijk verweefbare activiteiten moeten een plek kunnen vinden op bedrijventerreinen.

4.4 Actieprogramma

Zoals decretaal vastgelegd, omvat het beleidskader van een ruimtelijk beleidsplan ook een actieprogramma. Dit actieprogramma lijst de acties op waarmee stad Antwerpen het SRA tot uitvoering brengt. Deze oplijsting is niet exhaustief: het zijn de acties waartoe stad Antwerpen zich kan engageren op het moment van goedkeuring van het SRA, maar waartoe het zich zeker niet zal beperken. De volgende jaren zal dit actieprogramma stelselmatig worden opgevolgd en aangevuld. Het actieprogramma bestaat uit korte-, middellange en lange termijn-acties.

Het actieprogramma beschrijft de rol en het aandeel van de stedelijke overheid en de districten in de realisatie van de toekomstvisie. Daarnaast zijn een groot aantal partners betrokken bij het bouwen aan de Stad van Morgen: inwoners, bedrijven, andere overheden, ... Stad Antwerpen werkt met al deze partners nauw samen aan de Stad van Morgen. De rol van stad Antwerpen varieert daarbij naargelang de actie of het project: ondersteunen, faciliteren, stimuleren, initiëren, samenwerken, regisseren, reguleren, investeren, trekken, ...

Het actieprogramma bevat een aantal acties onder het thema 'plannen, reguleren en regisseren'. Hierin zijn acties opgenomen die de vertaling van de strategische visie van het SRA moeten ondersteunen. Ook monitoring en evaluatie van het SRA komen hier aan bod. Daarnaast bevat het actieprogramma een aantal gebiedsgerichte projecten, die invulling geven aan de thema's van het beleidskader.

5. METHODOLOGISCHE AANDACHTSPUNTEN VOOR DE MILIEUBEOORDELING

5.1 Doel van de strategische milieubeoordeling

Het plan-MER heeft als doel om de positieve en negatieve gevolgen van het SRA op hoofdlijnen in beeld te brengen door de strategische visie, het beleidskader en het actieprogramma te beoordelen op hun effecten op het milieu, in de brede zin van het woord. Daarnaast formuleert het plan-MER ook een aantal aanbevelingen die erop gericht zijn om eventuele negatieve effecten te milderen en om positieve effecten te versterken.

5.2 Diepgang van de milieubeoordeling

De beoordeling die in het kader van het plan-MER voor het SRA werd opgemaakt is een effectbeoordeling op strategisch niveau. De nadruk ligt op effecten die relevant zijn voor de besluitvorming over het SRA.

In het MER worden geen uitspraken gedaan op een hoog ruimtelijk detailniveau. Dit volgt uit het conceptuele niveau waarop de strategische visie en het beleidskader worden beschreven, de schaal van het studiegebied, de ruimtelijke spreiding van de acties die voortvloeien uit het beleidskader, de veelheid aan potentiële acties en de tijdshorizon die voor ogen wordt gehouden.

De inzet van modellen (bijvoorbeeld geluids- of luchtkwaliteitsmodellen) heeft op het strategisch niveau van het SRA weinig zin, vermits de inputgegevens ontbreken om de impact van het plan op een correcte manier te modelleren. Deze details zijn overigens ook niet nodig om een goed (strategisch) beeld te krijgen van de milieu-impact van het SRA.

Het plan-MER voor het SRA vormt niet de ‘laatste kans’ om een milieueffectbeoordeling uit te voeren. Naarmate het SRA doorwerkt in ruimtelijke uitvoeringsplannen, andere plannen en, uiteindelijk, projecten, zullen andere en meer gedetailleerde milieueffectbeoordelingen uitgewerkt worden. Er is dus voldoende garantie dat de volledige impact van het plan op termijn gedetailleerd in beeld wordt gebracht.

Het MER brengt de milieugevolgen (positief en negatief) van de operationalisering van het Strategisch Ruimteplan in beeld. De aard van de effecten valt in de meeste gevallen helder te omschrijven. Hoe belangrijk die effecten zijn hangt echter ook af van onder meer de evolutie van externe factoren. Hier werd in de mate van het mogelijke rekening mee gehouden bij de effectbeschrijving en -beoordeling.

5.3 Beschrijving van de referentiesituatie

In het kader van de milieubeoordeling worden de effecten van het SRA voor elk thema vergeleken met de referentiesituatie. We beschouwen de huidige situatie (2023) als basis voor de referentiesituatie. Ontwikkelingen waarvan de realisatie op relatief korte termijn al zeker is (omdat er concreet uitgewerkte plannen voor bestaan, en er een beslissing rond genomen is) worden ook verondersteld deel uit te maken van de referentiesituatie.

5.4 Alternatieven

De regelgeving stelt dat in een plan-MER de effecten van het plan en van zijn ‘redelijkerwijze in aanmerking te nemen alternatieven’ moeten onderzocht worden. De ‘Handleiding alternatieven in

m.e.r.’ van het Team Omgevingseffecten definieert een alternatief als ‘een andere manier om de doelstelling(en) van het basisplan of het -project te bereiken’. Belangrijk hierbij is dat een alternatief eenzelfde doelstelling moet hebben als het basisplan of -project én dat het redelijk is.

In dit MER worden in principe geen alternatieven voor het SRA als geheel bestudeerd. Het plan komt immers tot stand via een grondig gevoerd interactief proces, waarbij meerdere pistes worden verkend, maar de ‘beste’ opties uiteindelijk worden gekozen. In die zin vormt het SRA een ‘geoptimaliseerd’ antwoord op de uitdagingen die aan de basis liggen van het plan, en heeft het plan zoals het voorligt geen alternatieven. Door de wisselwerking tussen het plan-MER en de opmaak van het SRA werden tijdens het proces vanuit de milieubeoordeling suggesties voor verfijning van het plan of voor varianten van bepaalde opties geformuleerd, die meegenomen werden bij de totstandkoming van het SRA. Via het MER worden dus de verschillende alternatieve ‘bouwstenen’ van het plan op hun merites beoordeeld, en die beoordeling komt tot uiting in de keuzes die uiteindelijk gemaakt werden.

5.5 Wisselwerking tussen planvorming en milieueffectbeoordeling

Opdat het MER daadwerkelijk zou doorwerken in de uitwerking van en de besluitvorming over het SRA moet afgestapt worden van het idee van een MER als een ex-post beoordelingsinstrument. Het m.e.r.-proces werd dan ook zoveel mogelijk en van bij het begin geïntegreerd in het proces van de planvorming. Het speelde daarbij zijn rol speelt als een positieve, interactieve en iteratieve methode die helpt garanderen dat de duurzaamheidsgedachte diepgaand geïntegreerd wordt in het uiteindelijke SRA.

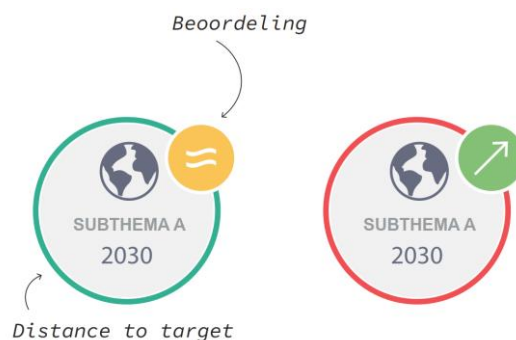
De doorwerking van het MER (en de ruimtelijke vertaling van de bevindingen ervan in de strategische visie, het beleidskader of het actieprogramma) is dus niet gebeurd onder vorm van de klassieke ‘milderende maatregelen’ die op het einde van de rit worden geformuleerd, maar door een voortdurende wisselwerking doorheen het proces. Het resultaat van deze benadering is dat het finale SRA zo goed als mogelijk aansluit bij de realisatie van de doelstellingen van de relevante beleidsdomeinen, zo weinig mogelijk neveneffecten heeft, klimaatrobust is, en bijdraagt aan de principes van duurzame ontwikkeling. Uitdagingen op het vlak van milieu en klimaat kunnen daarbij de motor vormen voor een duurzame stedelijke ontwikkeling.

Samen met het finale SRA zal een verklaring opgesteld worden die documenteert hoe deze verschillende bekommernissen in de loop van het proces op de agenda kwamen, en hoe de oplossingen ervoor geïntegreerd werden in het SRA.

5.6 Het beoordelen van de effecten

De beleidsdoelstellingen op Europees, Vlaams of provinciaal niveau of op het niveau van de stad vormen het ijkpunt voor de beoordeling van de effecten van het SRA. De focus van de beoordeling ligt op de mate waarin deze doelstellingen mee door toedoen van het SRA worden behaald. Dit gebeurt aan de hand van een aantal ‘toetsingsvragen’ per thema (zie § 6.1). Elke toetsingsvraag vertegenwoordigt een subthema binnen het overkoepelende thema.

De beoordeling wordt voor elk van de thema’s en toetsingsvragen samengevat onder vorm van een icoon, zoals weergegeven in onderstaande figuur.



De kleur van de *grote ring* geeft daarbij de nog af te leggen weg ('distance to target' of 'doelafstand') voor de beleidsdoelstellingen van het subthema weer. Het gaat hierbij om de nog af te leggen weg *zonder* rekening te houden met de impact van het SRA zelf. De kleur en het symbool van de *kleine bol* geven een indicatie voor het belang van het effect van het SRA op het thema.

Deze combinatie laat toe enerzijds aan te geven op welke punten het SRA goed scoort, maar zet tegelijk deze score af tegen de nog af te leggen weg vooraleer de doelstellingen bereikt zijn.

Hierbij wordt onderstaande legende gehanteerd:

Distance to target

- De doelstelling wordt gehaald
- De doelstelling is in zicht
- De doelstelling ligt nog veraf
- De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

- Sterk positieve bijdrage
- Positieve bijdrage
- Beperkte tot geen bijdrage
- Negatieve bijdrage

Een positieve bijdrage van het SRA betekent niet in alle gevallen dat het bereiken van de doelstelling substantieel dichterbij komt, juist omdat het bereiken van die doelstelling van tal van andere autonome en beleidsgestuurde evoluties kan afhangen. We doen dan ook in de meeste gevallen geen uitspraak over de nog af te leggen weg na realisatie van het ruimteplan. Het is echter duidelijk dat bij een aanzienlijke 'distance to target' en een relatief beperkte bijdrage van het SRA de nog af te leggen afstand niet veel zal verminderen. Is het doel in zicht en de bijdrage van het SRA aanzienlijk, dan kan er wel van uitgegaan worden dat de nog af te leggen afstand substantieel zal verkleinen bij implementatie van het SRA. In bepaalde gevallen (bv. klimaatbeleid van de stad) kan de rol van het ruimteplan zelfs overheersend zijn voor het bereiken van bepaalde doelstellingen.

Hoe belangrijk de effecten van het SRA in werkelijkheid zullen zijn hangt zoals gezegd af van een aantal (deels externe) factoren, waaronder de mate waarin de beleidslijnen en acties die de kern uitmaken van het ruimteplan in de praktijk ook daadwerkelijk geïmplementeerd worden zoals beoogd. Dit hangt samen met de bevoegdheden, actiemogelijkheden en middelen die de stad in stelling kan brengen.

Daarnaast is het eigen aan de strategische aard van het SRA dat duidelijk is *wat* men wil bereiken en dat op hoofdlijnen ook gekend is *hoe* met dat wil doen, maar dat een doorvertaling naar concrete acties vaak (nog) niet ten volle gebeurd is.

Tenslotte moet ook aangegeven worden dat (zoals ook blijkt uit de hierboven voorgestelde beoordelingssystematiek) naast de reële bijdrage die het SRA kan leveren, er andere beleidsgestuurde maar ook autonome ontwikkelingen zijn die kunnen maken dat het bereiken van de overkoepelende

beleidsdoelstelling dichterbij komt of eerder veraf blijft. Het belang van de relatieve bijdrage van het SRA hieraan kan sterk verschillend zijn van geval tot geval.

5.7 Aanbevelingen

Bij de beoordeling van het SRA in het MER worden aanbevelingen geformuleerd, die erop gericht zijn de potentieel positieve effecten van het plan op een thema te versterken, en de potentieel negatieve effecten ervan te beperken of te voorkomen. De beoordeling zoals opgenomen in het ontwerp-plan-MER heeft betrekking op het ontwerp-SRA zoals het oorspronkelijk werd uitgewerkt, dus zonder implementatie van de aanbevelingen.

We gebruiken hierbij bewust niet de term ‘milderende maatregelen’. De aanbevelingen die we formuleren moeten gezien worden als een bijdrage aan de wisselwerking tussen milieueffectrapport en beleidsplan. Ze reiken elementen aan die door de opstellers van het beleidsplan kunnen gebruikt worden om op bepaalde aspecten aanpassingen of nuanceringen door te voeren. Bij de effectbespreking van de verschillende thema’s in het plan-MER werd telkens aangegeven of en hoe in het ontwerp-SRA met de aanbevelingen uit het ontwerp-MER werd rekening gehouden.

De aanbevelingen die in het MER geformuleerd worden zijn niet in alle gevallen direct gericht aan stad Antwerpen, en hebben evenmin steeds een ruimtelijke doorwerking; ze zullen dan ook niet in alle gevallen een doorwerking krijgen onder vorm van aanpassingen aan het SRA.

De aanbevelingen kunnen in de praktijk als volgt worden ingedeeld:

- Categorie 1: Aanbevelingen die rechtstreeks kunnen doorvertaald worden in het SRA.
- Categorie 2: Aanbevelingen die hun doorvertaling kunnen vinden bij ruimtelijke uitvoeringsplannen en projecten die opgesteld of uitgevoerd worden ter operationalisering van de beleidskeuzes die in het SRA worden gemaakt
- Categorie 3: Aanbevelingen die kunnen beschouwd worden als flankerend beleid. Dit zijn aanbevelingen die geen plaats (kunnen) vinden binnen het SRA, omdat ze geen ruimtelijke component hebben en/of omdat de stad niet de bevoegdheid noch de handelingsmogelijkheden heeft om ze te implementeren. Implementatie van dit flankerend beleid kan niettemin de beleidskeuzes uit het SRA helpen versterken, en de stad kan hier dan ook een faciliterende rol opnemen of streven naar samenwerking met de betrokken actoren.

Voor de aanbevelingen van categorie 1 wordt in het plan-MER nog verder onderscheid gemaakt tussen de aanbevelingen uit het ontwerp-MER die vooralsnog geen doorwerking hebben gevonden in het ontwerp-SRA, en diegene waarvoor dat wel het geval is. Voor die laatste groep is de aanbeveling dus intussen (minstens gedeeltelijk) zonder voorwerp. Ze werden toch behouden in het ontwerp-MER, om duidelijk in beeld te brengen hoe het MER heeft doorgewerkt in de totstandkoming van het SRA, en/of omdat de doorwerking naar de mening van de MER-deskundigen nog explicieter zou mogen zijn.

Het staat de stad uiteraard vrij om met de aanbevelingen uit het ontwerp-MER al dan niet rekening te houden bij het opstellen van het SRA. Aanbevelingen die wel een ruimtelijke beleidsdimensie hebben maar die niet worden meegenomen in het definitieve SRA kunnen nog in rekening gebracht worden bij het uitwerken van toekomstige acties (gericht op het operationaliseren van het SRA) of van andere plannen of projecten die voortkomen uit het SRA.

6. SYNTHESE VAN DE MILIEUEFFECTBEOORDELING

6.1 Toetsingsvragen

De effecten van het SRA worden in het plan-MER getoetst aan een aantal beleidsdoelstellingen. Onderstaande tabel bevat de *toetsingsvragen*, die de leidraad hebben gevormd bij de milieubeoordeling. Deze vragen zijn afgeleid uit de beleidsdocumenten die vermeld worden in de eerste kolom van de tabel. Het gaat hierbij om beleid op Vlaams niveau of op het niveau van stad Antwerpen en, waar relevant, ook op Europees niveau.

De hier opgesomde toetsingsvragen zijn vragen op hoofdlijnen. Om ze te kunnen beantwoorden was uiteraard onderzoek nodig naar de verschillende effecten van het SRA en naar de manier waarop deze er al dan niet toe bijdragen dat de vermelde beleidsdoelstellingen worden gehaald.

Beleid	Toetsingsvragen
Bodem en water	
Europa - Kaderrichtlijn Water - Overstromingsrichtlijn Vlaanderen - Vlaams bodembeleid - Decreet integraal waterbeleid - Waterbeleidsnota - Stroomgebiedbeheerplannen Antwerpen - Waterplan - Droogtestudie Antwerpen - Bemalingsstrategie	- Draagt het SRA bij aan het behalen van de “goede toestand” of het goed ecologisch potentieel van de waterlichamen, en voorkomt het achteruitgang in die toestand? - Draagt het SRA bij aan een vermindering van het overstromingsrisico? - Draagt het SRA bij aan het beperken van waterschaarste en aan het beperken van de gevolgen van droogte? - Draagt het SRA ertoe bij de ruimtelijke kwaliteiten van het water te maximaliseren?
Mobiliteit	
Vlaanderen - Fietsbeleidsplan - Decreet Basisbereikbaarheid - Mobiliteitsplan Vlaanderen - Vizier 2030 - Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen - Nota Vlaams Beleidskader Stedelijke Logistiek - Beleidsplan Ruimte Vlaanderen - Compensatiedecreet. Antwerpen - Routeplan 2030 (vervoerregio) - Mobiliteitsplan - Fietsbeleidsplan	- Draagt het SRA bij aan de multimodale bereikbaarheid van de stad en haar economische polen? - Draagt het SRA bij tot het concept van de korte afstandstad en de bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen? - Draagt het SRA bij aan een milieuvriendelijke mobiliteit en het behalen van de duurzame modal shift-doelstellingen? - Draagt het SRA bij aan de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de stad en haar wijken?

Biodiversiteit	
Vlaanderen - Natuurdecreet - Bosdecreet - Soortenbesluit - (Decreet integraal waterbeleid) Antwerpen - Bovenlokaal groenplan - Districtgroenplannen	- Draagt het SRA bij aan de doelstellingen m.b.t. natuur- en soortenbehoud/-beheer? - Draagt het SRA bij aan een positieve bosbalans? - Draagt het SRA bij aan het creëren of versterken van een kwaliteitsvolle en duurzame stedelijke biodiversiteit en ecologische hoofdstructuur op het grondgebied van de stad?
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	
Vlaanderen - Beleidsplan Ruimte Vlaanderen - Vlaams Regeerakkoord (2019-2024) Antwerpen - Bestuursakkoord (2019-2024) - Groenplan	- Draagt het SRA bij aan de doelstelling om de inrichting van de ruimte met respect voor het onroerend erfgoed te laten gebeuren? - Draagt het SRA bij aan de doelstelling om de ruimte in te richten met respect voor landschapsecologische kenmerken? - Draagt het SRA bij aan de doelstelling om de ruimte in te richten met respect voor de visuele karakteristieken van het landschap?
Ruimte	
Vlaanderen - Beleidsplan Ruimte Vlaanderen - Beleidsplan Ruimte van de provincie Antwerpen (in opmaak) Antwerpen - Inspiratienota "Ruimte geven aan de stad van morgen" - Beleidsnota detailhandel - Beleidsnota ruimtelijke economie	- Draagt het SRA bij aan de bevordering van ruimtelijke efficiëntie en ruimtelijk rendement en de vermindering van bijkomend ruimtebeslag? - Draagt het SRA bij aan de verweving van functies en activiteiten en aan het bevorderen van de samenhang van ruimtelijke structuren, en maakt het ruimte voor de wisselwerking tussen verschillende functies? - Draagt het SRA bij aan een voldoende aanbod, nabijheid en toegankelijkheid van betaalbare woningen, basisvoorzieningen, groenvoorzieningen en voorzieningen die de sociale cohesie bevorderen? - Draagt het SRA bij aan de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit en de gebruikskwaliteit van de publieke ruimte en de wijken?

Klimaat	
Europa - Green Deal - Europese Klimaatwet - Fit for 55-packet - LULUCF-verordening - Europese adaptatiestrategie Vlaanderen - Vlaams energie- en klimaatplan - Vlaamse klimaatstrategie 2050 - Vlaams klimaatadaptatieplan Antwerpen - Klimaatplan - Waterplan - Groenplan	- Draagt het SRA bij aan een vermindering van de broeikasgasemissies op het grondgebied van de stad (mitigatie)? - Draagt het SRA bij aan het netto vastleggen van broeikasgassen in bodem en vegetatie op het grondgebied van de stad? - Draagt het SRA bij aan een vergroting van de klimaatrobuustheid van de stad en aan haar weerbaarheid aan de gevolgen van klimaatverandering (adaptatie), op het vlak van droogte, hittestress en wateroverlast?
Hinder en gezondheid	
Vlaanderen - Vlaams gezondheidsbeleid - Geluidsactieplan belangrijke wegen en spoorwegen Antwerpen - Groenplan - Klimaatplan - Geluidsactieplan Agglomeratie Antwerpen	- Draagt het SRA bij aan een vermindering van hinder en gezondheidseffecten te wijten aan luchtvervuiling en geluidsoverlast? - Draagt het SRA bij aan een vermindering van hinder en gezondheidseffecten te wijten aan hittestress? - Draagt het SRA bij aan de algemene gezondheid en het mentale welbevinden van de Antwerpenaren, onder meer door een actieve levensstijl te bevorderen en voldoende ontspanningsmogelijkheden te voorzien? - Draagt het SRA bij aan de bevordering van het sociale welbevinden en de sociale cohesie in de stad, en gaat het exclusiviteit en ontoegankelijkheid van bepaalde voorzieningen tegen?

6.2 Overzicht van de belangrijkste effecten

6.2.1 Meer groen en water, en een klimaatrobuustere stad

Het SRA zet in op vergroening, verweving en verdichting. Dat biedt kansen voor ontharding en meer groen. Het versterken van de groenblauwe structuur in het stedelijk weefsel verbetert de kwaliteit van de woonomgeving, maar heeft ook positieve effecten op het water- en bodemsysteem: infiltratie wordt bevorderd, verdroging wordt vermeden, grondwateraanvulling wordt mogelijk en wateroverlast kan plaatselijk opgevangen worden. Daarmee draagt het SRA bij aan het verminderen van het overstromingsrisico, en het beperken van het droogterisico.

Ook de impact op de waterkwaliteit is (beperkt) positief. Het SRA draagt bij aan het bereiken van de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water. De bijdrage is eerder beperkt, omdat ruimtelijke ontwikkelingen sowieso minder doorwegen dan sectorale maatregelen, die inzetten op het saneren van lozingen. Nieuwe ontwikkelingen en groei kunnen wel aanleiding geven tot een toename van

afvalwaterlozingen; dit effect is echter beheersbaar door uitbreiding van de waterzuiveringscapaciteit en toepassing van state-of-the art technieken.

Door de overkapping van de Ring ontstaan kansen voor een (semi) natuurlijk groenblauw systeem, waar opvangen en berging van grote hoeveelheden hemelwater, afkomstig van de omringende wijken, mogelijk wordt. Deze waterbergingsgebieden kunnen ook een rol spelen bij droogte. De kansen op het vlak van infiltratie en voeding van de grondwatertafel zijn in de ringzone kleiner, omdat de ondergrondse ruimte er ingenomen wordt door infrastructuur.

Veel van de beschreven positieve effecten komen tot uiting op het ritme van nieuwe ontwikkelingen. Het spreekt voor zich dat ook binnen het *bestaande* bebouwde weefsel van de stad aandacht moet zijn voor het vertragen van de afvoer, en voor buffering en infiltratie. Ontharding is hier een belangrijk instrument.

De hoge neerslagintensiteiten die met klimaatverandering gepaard gaan maken het essentieel dat hemelwater zo dicht mogelijk bij de 'bron' wordt vastgehouden en geïnfiltreerd. Infiltratie hoeft niet beperkt te blijven tot de grote groenzones als parken, maar kan ook via infiltratievoorzieningen in de publieke ruimte of op privédomein. De aandacht voor de rol van de binnengebieden in het opvangen, bufferen en infiltreren van hemelwater is in die zin positief.

Uitbouw van een groenblauw netwerk kan zorgen voor een omgeving die beter bestand is tegen de gevolgen van klimaatverandering, en kan (in beperkte mate) ook bijdragen aan de vastlegging van koolstof in bodem of vegetatie. Als de gecreëerde groene plekken voldoende groot zijn en voldoende ruim verspreid binnen het bebouwde weefsel, en als de invulling ervan hoofdzakelijk bestaan uit 'hoog groen' (bomen) kan dit bijdragen aan het temperen van hittefenomenen in de bebouwde ruimte. Daarnaast kunnen de groene plekken ook de rol opnemen van een 'refuge' waar stadsbewoners zonder tuin verkoeling kunnen zoeken. De voorgestelde 'klimaatcorridors' kunnen een bijdrage leveren aan het ventileren van de stad, maar het belang en de haalbaarheid hiervan moet genuanceerd worden.

Het SRA stelt terecht dat nieuwe (grootschalige) ontwikkelingen belangrijke hefboomen zijn voor bijkomend groen en een klimaatrobuuste aanleg. Met name de ringparken en andere grote groene zones vormen grootschalige koelteplekken waar bewoners van de omringende wijken terecht kunnen bij hitte. Dit mag de aandacht echter niet afleiden van het feit dat de hitteproblematiek een uitdaging vormt voor grote delen van het bestaand bebouwd weefsel. Die problematiek, gekoppeld aan groentekorten in bepaalde straten en wijken, moet systematisch en structureel aangepakt worden. Groen dat gepaard gaat met grote nieuwe ontwikkelingen maakt een groenblauw netwerk in de dicht bebouwde wijken van (onder meer) de 19e -eeuwse gordel dus niet overbodig.

Het beleidskader erkent dat de mogelijkheden om intra muros groentekorten op bouwblokniveau, buurtniveau en wijkniveau weg te werken beperkt zijn door de dichte stedelijke structuur. Er wordt daarom ingezet op een dubbele strategie: enerzijds ontharding en vergroening van de publieke ruimte, anderzijds ontpitting en ontharding van private percelen; het instrument van de stedenbouwkundige ontwikkelingskosten kan als hefboom dienen voor de private initiatieven.

Met bijkomende woondichtheden zal ook de nood aan koele groene plekken toenemen. Het volstaat dus niet het bestaande tekort weg te werken; er moet ook rekening gehouden worden met de toekomstige vraag naar groen.

6.2.2 Kansen voor biodiversiteit

Hoewel het SRA veel nadruk legt op verdere ontwikkeling van het groenblauwe netwerk wordt er slechts beperkt ingegaan op de ecologische kwaliteit ervan. De creatie van extra groene ruimte doorheen het stadsweefsel kan nochtans een sterk positieve bijdrage leveren aan de beleidsdoelstellingen op het vlak van natuur- en soortenbehoud en stedelijke biodiversiteit. Iedere opportuniteit voor ontharding en de aanleg van groen, draagt in meer of mindere mate bij aan ecotoopcreatie en ontsnippering. Het SRA heeft dus een overwegend positieve bijdrage aan de doelstellingen op het vlak van biodiversiteit.

De kleinere en grotere stapstenen die samen een groenblauw netwerk doorheen de stad vormen kunnen bijdragen aan een betere verbinding tussen beschermde natuurkernen. Voorwaarde is wel dat er voldoende individuele stapstenen zijn, dat die voldoende groot zijn, en dat de groenzones in verbinding staan met andere groenelementen in de omgeving. Binnen het grootstedelijk weefsel van een stad als Antwerpen zijn functionele ecologische corridors echter slechts in zeer beperkte mate realiseerbaar, en de bijdrage van het groenblauwe netwerk aan verbinding tussen waardevolle natuurkernen zal dus eerder beperkt zijn.

Om de ecologische waarde van de gecreëerde groene ruimte te maximaliseren moeten principes van biodiversiteitsvriendelijk en natuurinclusief ontwerp toegepast worden. Zo kunnen bepaalde diersoorten in de stad toch voldoende kwaliteitsvolle habitats vinden, waarbij voldoende voedsel en nest- en schuilgelegenheid geboden wordt. Het ecologisch functioneren en de biodiversiteitswaarde van de groenblauwe bouwstenen zal echter mee afhankelijk zijn van de mate waarin mogelijke verstoringsimpact van (onder meer) recreatieve functies beperkt kan worden.

Door de intentie om aan de zuidrand van Antwerpen een stadsrandbos te ontwikkelen draagt het SRA in beperkte mate bij aan het realiseren van een positieve bosbalans. Voor de rest van het grondgebied is er weinig effect: er verdwijnt geen bos, maar het beleid is ook niet gericht op het (substantieel) toenemen van beboste oppervlakte. De nadruk op hoogstammig groen in de stad is positief, maar de impact ervan op de bosbalans zal beperkt zijn.

6.2.3 Effecten op de gezondheid

Groenzones, vooral die met een uitgesproken natuurlijk karakter, kunnen bijdragen aan een gevoel van connectie van stedelingen met de natuur, wat belangrijk is in een dense stad als Antwerpen, en aangetoonde gezondheidsvoordelen heeft. Ook een inclusieve, veilige en aantrekkelijk ingerichte publieke ruimte, met voldoende groen en aandacht voor water, is belangrijk voor de fysieke en mentale gezondheid van de stadsbewoner en -bezoeker. De nood aan een goede variatie aan plekken voor rust, spel, bewegen en ontmoeten wordt terecht aangehaald in het SRA.

De loutere nabijheid en zichtbaarheid van groen is positief voor de mentale gezondheid. Ook het meer zichtbaar en beleefbaar maken van water in de stad kan een positief effect hebben. Het maximaal publiek toegankelijk maken van binnengebieden en ze verknopen in een fijnmazig en doorwaadbaar groen weefsel zijn belangrijk om de gezondheidsvoordelen van groen te maximaliseren. Invoeren van groennormen om groentekorten weg te werken, en het voorzien van voldoende koelteplekken, zoals beschreven in het SRA, zijn belangrijk voor de gezondheid van hittekwetsbare groepen als ouderen, baby's en kinderen.

De beoogde groene functie van de multimodale boulevards kan belangrijk zijn als onderdeel van een klimaatrobuuste inrichting, en kan ook het watersysteem versterken. Er is hierbij ook aandacht nodig voor het vergroten van de wandel- en fietsvriendelijkheid. Dit kan bijdragen tot een sterker netwerk voor het openbaar vervoer en fietsers. In combinatie met het versterken van de verbindingen over de

Schelde en het overbruggen van de Ringruimte kan dit een modal shift richting meer duurzame vervoerwijzen ondersteunen. Hiervan kan een positieve gezondheidsimpact verwacht worden.

Het beter verknopen van de grootschalige groenzones in een netwerk voor zachte mobiliteit (zodat fietsers, wandelaars, joggers, en rolstoelgebruikers ze vlot kunnen bereiken) zal de fysieke gezondheid van de Antwerpenaren en bezoekers van de stad ten goede komen. Het plan heeft aandacht voor sportieve recreatie in de open ruimte. Dit kan een meerwaarde betekenen voor de fysieke gezondheid van de burger, door sportactiviteiten aantrekkelijker te maken.

De geselecteerde stedelijke ontwikkelingszones hebben vandaag niet allemaal een omgevingskwaliteit die gezond wonen kan garanderen. Bij het ontwikkelen van het nieuwe stadsdeel Ringstad komt deze problematiek duidelijk naar voren. Zolang de overkapping én een duurzame modal shift, met de bijhorende verlaging van emissies, niet gerealiseerd zijn, zal de leefkwaliteit in deze zone te wensen over laten. De beperkte gezondheidswaarde van de omgeving moet dan ook aangepakt worden vooraleer er kan worden overgegaan tot stadsontwikkeling. Vanuit het perspectief van gezondheid is dit een uiterst belangrijke randvoorwaarde voor verdichting, transformatie en ontwikkeling, die te allen tijde moet worden gerespecteerd. Het SRA bevat nu echter geen voorwaardelijkheid wat dit betreft.

Daarnaast kan opgemerkt worden dat het plan slechts beperkt aandacht lijkt te hebben voor het verbeteren van omgevingsgeluid en luchtkwaliteit op plekken waar geen transformaties worden voorzien. Nochtans bestaat er vandaag een grote gezondheidsproblematiek door luchtvervuiling en geluidsoverlast over een groot deel van het stedelijke grondgebied. Ook in de wijken die niet of beperkter zullen transformeren is aandacht nodig voor de omgevingskwaliteit, om te vermijden dat de gezondheidsongelijkheid in de stad vergroot.

6.2.4 Evolutie naar een korte-afstandstad en gevolgen voor mobiliteit

Het SRA zet in op een verdichting op plekken met een goed (multimodaal) bereikbaarheidsprofiel. In de buurt van deze knopen kunnen woningen, kantoren en bovenlokale voorzieningen een plaats krijgen. Verdichting op deze plekken zorgt ervoor dat het potentieel voor het gebruik van het openbaar vervoernetwerk toeneemt. Het plan kan zo (op langere termijn) een modal shift in de richting van meer duurzame vervoerwijzen helpen ondersteunen. Een positief neveneffect van deze evolutie is dat de luchtkwaliteit in de hele stad kan verbeteren en dat de transportgerelateerde broeikasgasemissies verminderen.

Voor een aantal grootschalige stedelijke programma's wordt in het SRA expliciet gesteld dat multimodale bereikbaarheid een tegengewicht moet bieden voor de hoge autobereikbaarheid; een dergelijk uitspraak wordt echter niet gedaan met betrekking tot het stadscentrum. Nochtans wordt de verkeersdruk in de binnenstad in de eerste plaats veroorzaakt door het autoverkeer dat van buiten de kernstad wordt aangetrokken om er gebruik te maken van de (bovenlokale) voorzieningen. Het SRA bevat geen maatregelen om dit actief tegen te gaan.

Nieuwe, bezoekersgerichte ontwikkelingen, of plaatsen waar wonen wordt (of is) verweven met bepaalde stedelijke voorzieningen of handel, mogen geen aantrekkingspunten voor autoverkeer worden. Een toename van de negatieve effecten in termen van luchtvervuiling, omgevingslawaai, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid is dan immers te verwachten. Daarom moet, naast het garanderen van een multimodale bereikbaarheid, ook ingezet worden op het actief ontmoedigen van autogebruik en het versterken van de alternatieven. Snelheidsbeperkingen, het stimuleren van het gebruik van P&R's aan de stadsrand, en het maximaal inrichten van het openbaar domein op maat van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer kunnen hiertoe bijdragen.

Verweving en verdichting kunnen er voor helpen zorgen dat verplaatsingsafstanden korter worden en gemakkelijker kunnen afgelegd worden met emissievrij transport. Het SRA zet in op het concept van de korte afstandstad, gekenmerkt door de bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen. Het ontwikkelen van de juiste functies op de juiste plek, het verknopen van verschillende vervoersnetwerken, en het concipiëren van districtscentra als leefbare en aantrekkelijke schakels in de stad ondersteunen die ambitie. De stad wil ook een deel van de maakindustrie in de stad houden of er doen terugkeren, met aandacht voor verweving met andere functies. Deze verschillende ambities en initiatieven zullen ertoe bijdragen dat mensen werkplekken en voorzieningen sneller te voet of per fiets kunnen bereiken.

Nabijheid en bereikbaarheid zijn op zich geen voldoende voorwaarden om een modal shift richting actief transport te realiseren; de infrastructuur moet volgen. Het is hierbij belangrijk dat het fietsnetwerk alle belangrijke woonkernen, centra en knopen met elkaar verbindt, op een vlotte manier. Het is ook belangrijk dat er een goede stratenconnectiviteit is specifiek voor zwakke weggebruikers, en dat de inrichting van die straten meer gericht is op wandelaars en fietsers dan op auto's.

Het inzetten op multimodale hubs laat toe om transporten te bundelen en maakt frequenter vervoer met treinen en binnenvaartschepen mogelijk. Dit moet een modal shift naar spoor en binnenvaart economisch mogelijk maken. Verder worden de (grootschalige) overslagpunten aangevuld met stadsdistributiecentra. Deze laten toe om de 'last mile' af te leggen met duurzame vervoersmodi en vermindert dus het vrachtverkeer in de stad.

Ondanks de vermelde positieve evoluties moet in globo toch geoordeeld worden dat het SRA op zich slechts een beperkte bijdrage kan hebben aan een milieuvriendelijke mobiliteit, aan het behalen van de duurzame modal shift-doelstellingen en aan het verhogen van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de stad en haar wijken. Het realiseren van deze positieve effecten hangt immers sterk af van flankerend beleid in andere beleidsdomeinen.

6.2.5 Gevolgen voor wonen, energie en infrastructuur

Het SRA wil inzetten op een kwaliteitsvol en gedifferentieerd woonbeleid. Bij het uitbouwen van het woonaanbod moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurkernen, waarbij verstoring, barrièrewerking en milieuvervuiling maximaal vermeden worden. De kwaliteit van woningen hangt ook samen met vergroening in en om gebouwen, waarbij de potenties van groendaken en groene gevels maximaal gestimuleerd moeten worden.

Inzetten op een kwaliteitsvol woonaanbod is uiteraard ook belangrijk voor de gezondheid. Het is belangrijk dat iedereen hier toegang toe heeft. Verhogen van een kwaliteitsvol woonaanbod mag dus niet ten kosten gaan van het betaalbaar woonaanbod.

Op het vlak van inclusiviteit schiet het plan tekort, en heeft het potentieel zelfs een negatieve impact. Het plan voorziet wel maatregelen om de publieke ruimte inclusief in te richten, maar biedt niet voldoende garanties tegen gezondheidsongelijkheid en gentrificatie. Het feit dat de opwaardering van buurten gekoppeld wordt aan stadsvernieuwing- en verdichtingsprojecten zou als gevolg kunnen hebben dat investeringen slechts in bepaalde wijken gebeuren. Dit is voornamelijk problematisch als er onvoldoende betaalbaar woonaanbod wordt gerealiseerd bij nieuwe ontwikkelingen. Dan kunnen kwetsbare inwoners verdrongen worden naar wijken met een slechtere leef- en omgevingskwaliteit. Het plan geeft wel aan in te zetten op betaalbaar woonaanbod, maar is hierover weinig concreet, en de doorwerking ervan is sterk afhankelijk van het nog op te maken woonbeleidsplan.

Het SRA formuleert de ambitie om het aantal (een)gezinswoningen verder uit te bouwen. Vanuit een mobiliteitsperspectief is het van belang dat deze ambitie er niet toe leidt dat er voor lagere dichtheden wordt gekozen op plekken met een hoog verdichtingspotentieel, met als doel de eengezinswoningen te vrijwaren.

De strategische visie stelt terecht dat de reductie van de energievraag van woningen één van de belangrijkste uitdagingen voor de ruimtelijke transitie van de stad vormt. Het plan stelt maatregelen voor om bestaande en toekomstige woningen energetisch te renoveren en maximaal aan te sluiten op duurzame warmtebronnen. Gezien gebouwverwarming vandaag een belangrijke bron is van emissies kan dit een positief effect hebben op de luchtkwaliteit.

Verdichting kan de 'business case' voor warmtenetwerken helpen versterken. Het is positief dat bij heraanleg van publieke ruimte of bij stad vernieuwingsprojecten vanaf de start rekening wordt gehouden met ruimte voor (hernieuwbare) energie. De vraag is wel of het louter 'meesurfen' op voorziene ontwikkelingen een voldoende hoog tempo toelaat om de ambitieuze klimaatdoelstellingen van de stad te verwezenlijken. Het SRA vermeldt wel dat in de Ringzone plaats kan gereserveerd worden om een hoofdleiding voor warmtenetwerk te voorzien; dit kan bijdragen aan een koolstofarme warmtevoorziening voor de aanpalende wijken. Ook op Linkeroever wordt expliciet ingezet op het uitrollen van een warmtenet. Zoals het SRA stelt kunnen bedrijventerreinen bijdragen aan de ambities op vlak van energie en klimaat, doordat ze restwarmte kunnen ter beschikking stellen van potentiële gebruikers.

De stad wil maximaal inzetten op transport via binnenvaart om de druk op de wegen en de stad te verminderen. Er moet op gewezen worden dat transport per binnenvaart vooralsnog (per afgelegde tonkilometer) zorgt voor meer vervuilende emissies dan wegverkeer. In de haven en op de Schelde en het Albertkanaal zal er dus mogelijk luchtvervuiling bijkomen. Versneld inzetten op schonere brandstoffen en walstroom kan helpen de uitstoot op deze plekken te verminderen.

In algemene termen en op langere termijn zal een transitie van autoverkeer naar duurzame vervoersalternatieven op de schaal van de stad en de regio uiteraard wel een positieve bijdrage leveren, in termen van minder verstoring, een betere luchtkwaliteit, en minder negatieve impacts op waardevolle natuur.

De vele ontwikkelingen die voorzien zijn op vlak van infrastructuur kunnen leiden tot inname van waardevolle natuur, of zorgen voor bijkomende versnippering en verstoring. De aanwezige (beschermde) ecologische structuren zoals park West ter hoogte van Middenvijver, het Scheldepark, Blokkersdijk en de slikken en schorren langs de Schelde zijn daarbij belangrijke aandachtspunten. Tegelijk bieden deze ontwikkelingen ook kansen om de resterende en nieuw in te richten groengebieden beter weerbaar te maken tegen wateroverlast en droogte.

De ondergrond speelt een belangrijke rol bij diverse aspecten van de energie- en klimaattransitie, en het is dus positief dat het SRA aandacht besteedt aan de noodzaak om een en ander zorgvuldig en proactief te plannen, zodat de verschillende claims op de ondergrond tegen elkaar kunnen afgewogen worden, en waar mogelijk met elkaar verzoend.

6.2.6 Respect voor erfgoed en evoluties in de kwaliteit van landschap en ruimte

Het SRA stelt dat de inrichting van de ruimte met respect voor het onroerend erfgoed moet gebeuren. In verschillende deelgebieden wordt de aanwezigheid van het bouwkundig erfgoed inderdaad erkend, door in te zetten op het behoud en de versterking van de lokale identiteit. Er wordt voldoende aandacht geschonken aan het bestaand patrimonium, en op de manier waarop toekomstige transformaties hier rekening mee kunnen houden. Door een verdichtingsstrategie op maat van de

aanwezige morfologische kenmerken blijft de impact van de verstedelijkingsdruk op het historisch patrimonium in het stadscentrum beperkt. De herbestemming van erfgoed in functie van zowel wonen als verweefbare economische activiteiten kan een positieve bijdrage leveren aan het behoud en de versterking van het historisch patrimonium. Het SRA erkent ook het belang van het in gebruik houden van historische gebouwen dankzij hedendaagse slimme ingrepen.

In het SRA gaat minder aandacht naar het effect van ruimtelijke ontwikkeling op de landschaps-ecologische kenmerken en de visuele karakteristieken van het landschap. Door de groei van de stad binnen het huidige ruimtebeslag te organiseren en in te zetten op verweving wordt het niet-stedelijke landschap wel beter gevrijwaard. Het SRA erkent ook het belang van de bestaande groenclusters, forten, kasteeldomeinen en historische infrastructuur. Er wordt ingezet op het beschermen, versterken of transformeren van de natuurlijke landschappen, het versterken van het kleinschalige groen netwerk in het stedelijk weefsel, en het herstellen en verhogen van de belevingswaarde van de open ruimte.

In de Ringzone vinden ontwikkelingen plaats die de landschapsecologische kenmerken en de visuele karakteristieken van het landschap versterken, door de uitbouw van de ringparken en de verbinding van de parkenclusters en de groene restanten van de Brialmontomwalling. Ook de focus op de vergroening van de boulevards is positief vanuit landschappelijk standpunt.

Dat geldt ook voor het versterken van de natuurlijke en historische waterstructuren. Inzetten op de ruimtelijke kwaliteit van het waterlandschap, met respect voor de natuurlijke waterlichamen, draagt bij tot een verhoging van de landschappelijke beleving. Het SRA kan een hefboom vormen voor de bijdrage die water kan hebben aan de ruimtelijke kwaliteit.

Zoals al beschreven draagt het SRA bij aan het bevorderen van ruimtelijke efficiëntie, het verweven van functies en activiteiten, en het voorzien van voldoende aanbod, nabijheid en toegankelijkheid van diverse types voorzieningen. Ook vanuit ruimtelijk standpunt is dit positief. Extra ruimtevragen worden zoveel mogelijk opgevangen binnen de al bebouwde ruimte. Met de Ringstad wordt een nieuw stadsdeel gecreëerd binnen het bestaande ruimtebeslag.

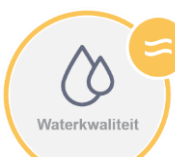
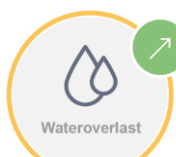
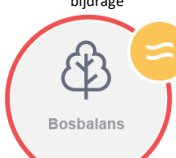
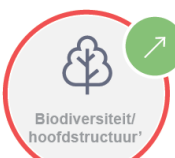
De transformatie van het bestaand weefsel wordt gebruikt als hefboom voor de vernieuwing en vergroening van de stad. Door functies te stapelen en bebouwing gericht te verhogen kan de voetafdruk ervan verkleind worden. De verweving van functies zorgt ervoor dat de samenhang van ruimtelijke structuren bevorderd wordt. De noodzaak om een evenwichtige wijkontwikkeling te realiseren wordt erkend. De principes van de korte afstandstad en het verweven van voorzieningen dragen bij aan de bevordering van ruimtelijke efficiëntie en ruimtelijk rendement.

Door in te zetten op de bestaande kernen, en goede verbindingen voor trage weggebruikers te voorzien tussen die kernen, zal de ruimtelijke efficiëntie verhogen en de druk op bijkomend ruimtebeslag verminderen.

Verdichting in de buurt van goed bereikbare multimodale knopen kan het ruimtelijk rendement op die plekken verhogen. Ook de intensivering van het gebruik van bestaande bedrijventerreinen draagt hiertoe bij. Het plan om onbruikbare paarse zones te compenseren leidt daarentegen wel tot effectief bijkomend ruimtebeslag.

6.3 Overzicht van de beoordelingsscores

Hieronder worden de beoordelingsscores samengevat die door de deskundigen werden toegekend aan de verschillende toetsingsvragen opgelijst in § 6.1. Voor toelichting bij de beoordelingssystematiek verwijzen we naar § 5.6. De motivatie voor deze scores is te vinden in bovenstaande evaluatie (§ 6.2).

Bodem en water			
Neutrale tot beperkte positieve bijdrage  Waterkwaliteit	Positieve bijdrage  Wateroverlast	Positieve bijdrage  Droogte	Positieve bijdrage  Ruimtelijke kwaliteit water
Mobiliteit			
Positieve bijdrage  Multimodale bereikbaarheid	Positieve bijdrage  Nabijheid + bereikbaarheid voorzieningen	Neutrale tot beperkte positieve bijdrage  Modal shift & milieuvriendelijke mobiliteit	Neutrale tot beperkte positieve bijdrage  verkeers-leefbaarheid en -veiligheid
Biodiversiteit			
Positieve bijdrage  Natuur- en soortenbehoud	Neutrale tot beperkt positieve bijdrage  Bosbalans	Positieve bijdrage  Biodiversiteit/ hoofdstructuur ¹	
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie			
Positieve bijdrage  Bouwkundig erfgoed	Positieve bijdrage  Landschaps-ecologische kenmerken	Positieve bijdrage  Visuele karakteristieken van het landschap	
Ruimtelijke aspecten			
Neutrale tot beperkte positieve bijdrage  Zorgvuldig ruimtegebruik	Positieve bijdrage  Ruimtelijke verweving en samenhang	Positieve bijdrage  Voldoende aanbod, nabijheid en toegankelijkheid	Positieve bijdrage  Ruimtelijke kwaliteit

Klimaat			
Positieve bijdrage  Emissies	Neutrale tot beperkte positieve bijdrage  Vastleggingen	Sterk positieve bijdrage  Weerbaarheid	
Hinder en gezondheid			
Positieve bijdrage  Luchtvervuiling en geluidsbelasting	Positieve bijdrage  Stedelijke hittestress	Positieve bijdrage  Algemeen mentaal en fysiek welzijn	Neutrale tot beperkt negatieve bijdrage  Inclusiviteit en sociale cohesie

6.4 Synthese en besluit

Op basis van de samenvattende evaluatie in § 6.2 en van de beoordelingsscores weergegeven in § 6.3 komen we tot het besluit dat de milieueffecten van het SRA **overwegend positief** zijn. Die effecten zullen tot uiting komen naarmate de beleidsopties van het SRA vertaald worden in plannen en projecten.

Twee grote principes liggen aan de basis van deze positieve beoordeling.

1. Het inzetten op een **blauwgroen netwerk** dat de stad dooradert heeft positieve effecten op het vlak van waterbeheer, biodiversiteit, landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit, gezondheid en klimaatrobuustheid. Bufferen en infiltreren van regenwater kan helpen het overstromingsrisico te verminderen en kan de gevolgen van droogte helpen beperken; het open watersysteem kan bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de stad. De ecologische structuur van de stad wordt versterkt en het uitbouwen van groene stapstenen geeft kansen aan soorten, wat de stedelijke biodiversiteit ten goede komt. De landschapsecologische kenmerken en de visuele karakteristieken van het landschap worden versterkt door de versterking van groene plekken op alle schaalniveaus. Het groene netwerk geeft koelte bij hitte en versterkt de weerbaarheid van de stad tegen de gevolgen van klimaatverandering. Contact met de natuur en de mogelijkheid om te sporten, recreëren en ontspannen in het groen hebben een positief effect op de fysieke en mentale gezondheid van de bevolking.
2. Het inzetten op (gerichte) **verdichting**, waarbij het concept van de **korte afstandstad** wordt nagestreefd, gaat gepaard met het verhogen van de nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen, een verbetering van de multimodale bereikbaarheid, het verhogen van de ruimtelijke samenhang, en het uitbouwen van een netwerk voor milieuvriendelijke mobiliteit. Het remediëren van de tekorten aan voorzieningen kan ervoor zorgen dat meer verplaatsingen te voet en met de fiets kunnen afgelegd worden, ter vervanging van verplaatsingen met de auto. Ook verweven bedrijvigheid en de bijhorende werkgelegenheid kunnen bijdragen aan een vermindering van de nood aan verplaatsingen en aan een verkorting en verduurzaming van de verplaatsingsafstanden. De beoogde verdichting op

plekken met een goed (multimodaal) bereikbaarheidsprofiel, waar onder meer kantoren en bovenlokale voorzieningen een plaats kunnen krijgen, verhoogt de multimodale bereikbaarheid van de economische polen in de stad. Deze verschillende evoluties hebben de potentie de verkeersgerelateerde overlast en emissies te beperken, wat ook positieve gezondheidseffecten kan hebben. Het feit dat de groei van de stad voornamelijk binnen het huidige ruimtebeslag wordt georganiseerd vermindert de druk op de bestaande open ruimte. Verdichting biedt ook kansen om collectieve systemen als warmtenetwerken uit te rollen.

Naast de hierboven beschreven positieve effecten zijn er een aantal thema's waarvoor de bijdrage van het SRA, in positieve of negatieve zin, verwaarloosbaar is. Het SRA zal niet substantieel bijdragen aan een verbetering van de waterkwaliteit, aan de toename van de oppervlakte aan bos, of aan het vastleggen van CO₂ in de vorm van koolstof in bodem of vegetatie. Het totale ruimtebeslag zal niet afnemen, en een toename ervan valt niet volledig uit te sluiten.

Ook moeten enkele kanttekeningen gemaakt worden.

De uitdaging bij de beoogde transformaties, zoals hierboven beschreven, bestaat er in de juiste balans te vinden tussen de opgaven op het vlak van vergroening, verweving en verdichting.

Het spanningsveld tussen deze verschillende opgaven is inderdaad reëel. Verdichting, intensivering en verweving moeten op zo'n manier gebeuren dat de klimaatrobuustheid van de omgeving er niet door wordt aangetast. De ambitie om (delen van) het publiek en het privaat domein in de bebouwde ruimte te ontharden en te vergroenen komt hieraan tegemoet. Om deze ambitie om te zetten in realiteit is het belangrijk dat de bijhorende strategieën en acties structureel op verschillende schaalniveaus en over heel de stad worden toegepast, ook in wijken waar geen nieuwe grootschalige ontwikkelingen worden gepland.

Zoals gezegd zal het SRA een overwegend positief effect hebben op de gezondheid van de Antwerpenaren. Deze positieve impact zal echter slechts gerealiseerd worden onder voorwaarde dat er bij de uitvoering van projecten voldoende rekening gehouden wordt met randvoorwaarden op vlak van omgevingskwaliteit. Een goede luchtkwaliteit en een gezond geluidsklimaat moeten aan de basis liggen van, en zijn een voorwaarde voor, nieuwe woonontwikkelingen.

Ook bestaat er niet voldoende garantie dat nabijheid, bereikbaarheid en een verweven economie in de praktijk daadwerkelijk tot een duurzame modal shift zullen leiden. De mate waarin die verschuiving plaatsvindt is immers afhankelijk van een groot aantal factoren die buiten de beleidsruimte van het SRA vallen, zoals de kwaliteit van het voetgangers-en fietsersnetwerk, het parkeerbeleid, of de kwaliteit van het openbaar vervoer.

Een vergelijkbare analyse geldt met betrekking tot de effecten op het vlak van verkeersleefbaarheid en -veiligheid. De strategieën rond verdichting en verweving kunnen immers voor extra verkeersdruk zorgen die, zonder flankerend beleid, nog steeds autogericht kan zijn, en ten koste kan gaan van de verkeersveiligheid. Het aantrekkelijk maken en stimuleren van de juiste vervoerswijzen, maar ook het actief ontmoedigen en beperken van autogebruik zijn daarbij belangrijke succesfactoren.

Deze afhankelijkheid van flankerend beleid (i.e. beleid dat tot andere beleidsdomeinen behoort en/of niet onder de bevoegdheid van de stad valt) is overigens een algemene kanttekening die gemaakt kan worden met betrekking tot de doorwerking van het SRA. Bijdragen van meerdere beleidsdomeinen en actoren (overheden, private actoren en burgers) zullen in de meeste gevallen nodig zijn om de potentieel positieve effecten van het SRA daadwerkelijk en ten volle te realiseren.

Een algemene opmerking is ook dat het SRA sterk lijkt in te zetten op nieuwe, eerder grootschalige, zowel publieke als private ontwikkelingen. Op een aantal ontwikkelingslocaties wordt sterk ingezet op

vergroening, een beter waterbeheer, een goede omgevingskwaliteit, een aangename publieke ruimte en de ondersteuning van duurzaam transport. Deze focus op een aantal ontwikkelings- en transformatiezones draagt het gevaar in zich dat niet de hele stad in gelijke mate zal kunnen genieten van de positieve evoluties die het SRA potentieel met zich meebrengt.

Het is van het grootste belang dat de maatregelen en principes van het SRA zo breed mogelijk worden uitgerold over het volledige grondgebied van de stad, bijvoorbeeld ook in de dichtbevolkte en dense wijken van de 19-eeuwse gordel en de kernstad. Groene ontwikkelingen in de ringparken, hoe positief ook, kunnen niet beschouwd worden als een substituuut voor een vergroening van die wijken. Mutatis mutandis geldt dit ook voor onder meer waterbeheer, klimaatrobuustheid, omgevingskwaliteit en duurzame mobiliteit. Er moet ook rekening mee gehouden worden dat stedelijke transformatie een traag proces is, waarvan slechts op langere termijn een tastbaar resultaat op de schaal van de stad kan verwacht worden. Een sterke sturing vanuit de stad lijkt dan ook essentieel.

Het koppelen van opwaardering van buurten aan stadsvernieuwingsprojecten zou als gevolg kunnen hebben dat investeringen niet in gelijke mate in de verschillende stadswijken plaatsvinden. Als er onvoldoende betaalbaar woonaanbod wordt gerealiseerd bij nieuwe ontwikkelingen kunnen kwetsbare inwoners verdrongen worden naar wijken met een slechtere leef- en omgevingskwaliteit. Het plan geeft wel aan in te zetten op betaalbaar woonaanbod, maar de doorwerking ervan is sterk afhankelijk van het nog op te maken woonbeleidsplan. Het SRA biedt over het algemeen weinig expliciete garanties om gezondheidsongelijkheid, verschillen in klimaatweerbaarheid en gentrificatie te voorkomen.

Het is duidelijk dat de werkelijke milieu-impact van het SRA in sterke mate zal afhangen van de mate waarin de in het plan gemaakte beleidskeuzes vertaald worden in realisaties op het terrein. Om deze garantie te kunnen bieden is onder meer een krachtig instrumentarium nodig.

Het onderdeel plannen, reguleren en regisseren van het actieprogramma komt hier deels aan tegemoet, door een aantal instrumenten te introduceren die de vertaling op het terrein van de strategische visie van het SRA moeten ondersteunen en faciliteren. De uitwerking van een Transformatieleidraad, de vernieuwing van het instrument Stedelijke Ontwikkelingskosten, het opstellen van lokale groen- en waterplannen en het opmaken van nieuwe RUP's (of hernieuwen van bestaande RUP's) vormen samen inderdaad een arsenaal aan potentieel effectieve instrumenten die een planmatige en stadsbrede uitwerking van de principes van het SRA moeten mogelijk maken.

Positief is ook de ambitie om de voortgang en effectiviteit van het SRA te monitoren en deze monitoring te gebruiken voor evaluatie en eventueel bijstelling van het beleid. Op deze manier schrijft het SRA zich in in een concrete beleidscyclus.

Colofon

KENTER in samenwerking met BUUR Part of Sweco

KENTER
Kenter bv
Muizenheuvelstraat 87, 2520 Ranst
BTW BE 0664853143
info@kenteradvies.be
+32 497 47 48 01

BUUR
Part of Sweco